

PARK
PARK

DROMOMANIA

FILL



DROMOMANIA

19.- 25. Nov. 1990

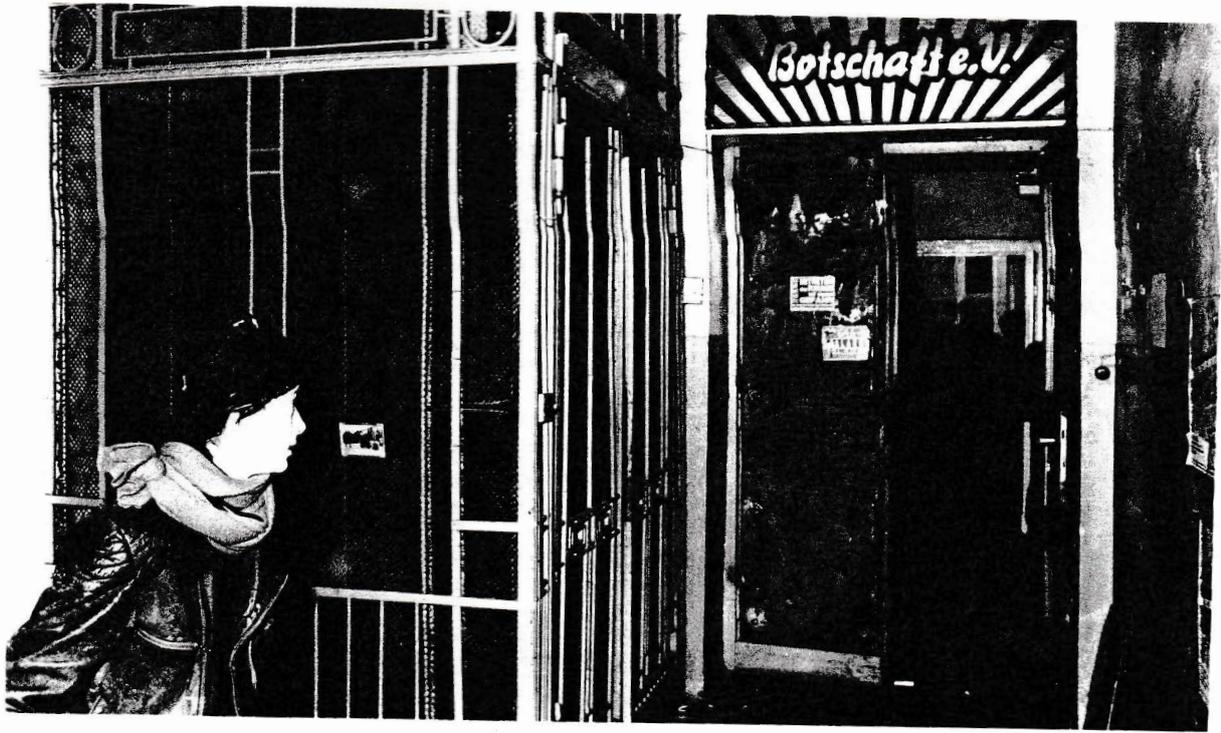
KULT UND RITUAL DER TÄGLICHEN FORTBEWEGUNG
EIN EXPERIMENT UM VERKEHR UND STADTPLANUNG

Botschaft e.V.

Mauerstraße 12, 4.OG 1080 Berlin

Tel. (030) 2291673

Konto 610012606 BLZ 10050000



INHALT

Programm

Eröffnung	4
Der 7.Raum	6
B.U.N.D.	9
B.I.W.	11
Beschleunigung	12
Seniorinnengespräch	14
Arbeitstreffen Gruppe 9.Dez.	19
Offenes Gespräch "Zukunft Berlin-Mitte"	23
Performance	29
Entertainment	31

Arbeit vor Ort

Das Herz der Stadt - Eine Kopfgeburt	33
Gruppe Müller	36
Psychological Research on Traffic Stress	41
Gruppe 9.Dezember Charta für Berlin-Mitte	45

Installationen

"Archaic Arc"	47
"Leipziger Esquina Mauer"	48
"traffic is heroin"	50
"Faktotum"	53
"Rotation"	54
"Kunst für Touristen"	56
"Pneumonischer Block"	58
"Der 7. Raum"	61

Anhang

Lageplan	62
Hypercard-Kurzdokumentation	63
Botschaften	66
Presse	68

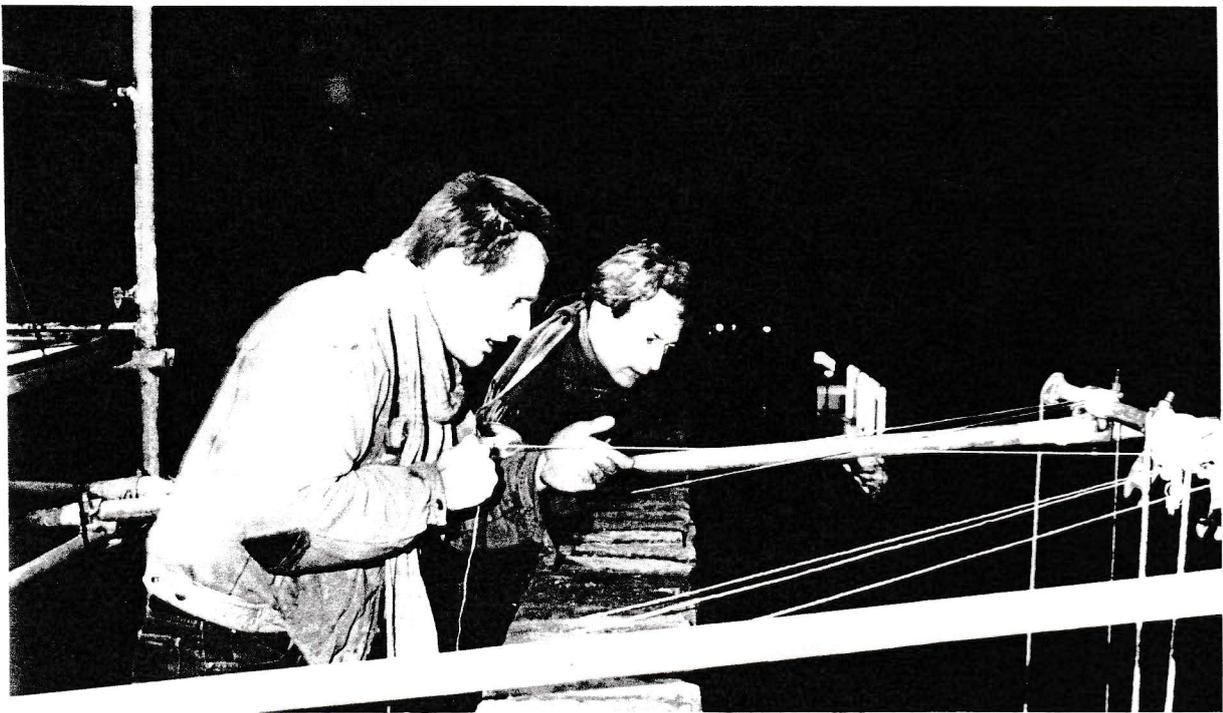
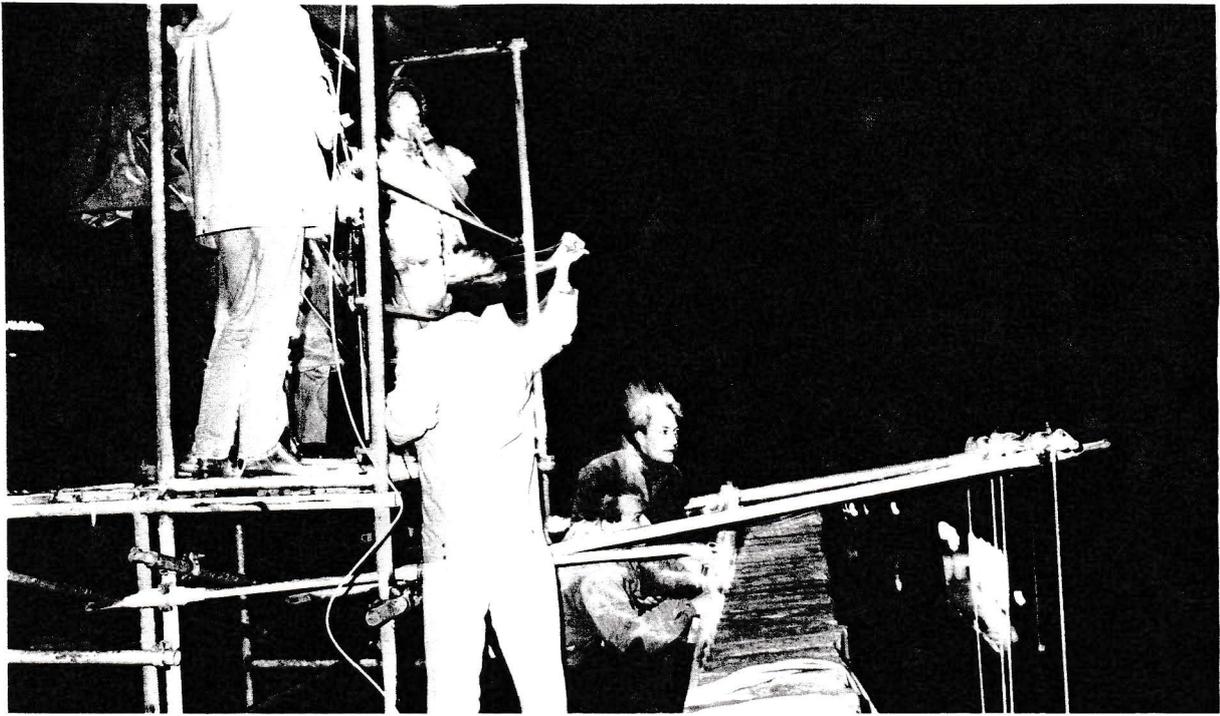


Montag, 19.11.1990

Eröffnung

Allgemeine Hektik. Menschen rennen durch die Gegend und suchen ihre Werkzeuge. Andere warten und nehmen ihr erstes Bier zu sich. Alle sind noch mitten in der Arbeit. 18 Uhr es regnet, langsam füllen sich die Räume, plötzlich Lärm auf der Straße, Parolen werden gebrüllt, kurz darauf setzt klassische Musik ein. Dann Hardcore. Ich lehne mich aus dem Fenster. Die Fahne bläht sich im Wind wie ein Segel, ich laufe die vier Stockwerke hinunter, Publikum kommt mir entgegen beäugt die Dokumentation auf den Treppenbänken. Im Hausgang der Mixer, Verstärkeranlagen, draussen zwei Busse mit Boxen drin, erstaunlich klein für die Lautstärke, eine Mensentraube steht im Wind und schaut die Hauswand hoch. Das Licht der Scheinwerfer spiegelt sich auf der Straße und die Autos fahren trotz der ungewöhnlichen Geräusche weiter. Gegenüber vor dem Postmuseum steht im Halbdunkel der ARC, unter seinem rechteckigen Bogen ist es trocken. Ich blicke auf die Straße und das Haus und die Menschen, alles wartet auf die Ordnungshüter. Eine Klangkollage, Beats verschiedener Herkunft, Strassenlärm original und abgemischt (von Martin Leeder, realisiert durch TotalSound). Etwas ungewöhnliches geschieht hier und Passanten fragen mich ob man sich da hinauf trauen kann, ob es Freibier gibt und ob ich englisch spreche. Es klingt besser als wir erwartet haben, nun beginnt der zweite Teil, Verkehrsraunen eine Geige setzt von weit her ein, es ist kalt. Ein warmer Ton mischt sich mit den Geräuschen der beiden Mikros, die zwecks Feedbackvermeidung hinter der Straßenecke an der Ampel Leipziger Straße Richtung Potsdamer Platz stehen. Sekundenlang Gänsehaut. Rebecka Holmes steht über der Kreuzung streicht ihren Bogen über Noten von JSB (Air), die meisten Besucher sind schon dabei die Ausstellungsräume im 4. Stock zu begutachten und Sektgläser in den Händen zu haben. Alles drängt sich vor dem Ausstellungsgut und an der Theke. Man redet und begrüßt Freunde von Freunden. Die Ausstellung hat begonnen.





Dienstag, 20.11.1990

Der 7. Raum

Farbtafeln), die in Zusammenhang mit den INNEN stattfindenden Untersuchungen stehen.

Die Aufführungen werden am 20., 21., 22. 11.1990 um 19 Uhr stattfinden.

Am 24. November findet eine Expedition des Projekts im Kunsthaus TACHELES statt. (21 Uhr)

Außerdem, wird das Stück in einer anderen Form (als Film/Sprachaufführung), im SO36 gezeigt (2. Dezember 22 Uhr)

DarstellerInnen: Uli Ertl - Anke Pfeiffer - Matthias König - HW. Kroetzinger - Axel X

Platten+GerüstBau+Tauziehen: Ed van Mengen, Phillip Scheffner, u. a.

Raum 3, Ein Stadtplaner - alle sagen DONG ! - hängt Pläne einer Stadt auf. - alle sagen DONG ! - Pläne von früher und jetzt.- alle sagen DONG ! - überall ist der Potsdamer Platz drauf. - alle sagen viermal laut DONG ! -

Raum 6, Künstler , Rotation. Aus dem kellerstaub tauchen Rahmenschildchen auf. Städtenamen, sehr viele, unzählbare. Städtenamen wie z.B. Bernau, Oschatz, Brinkum, Soltau, Rositz, aber auch Berlin. Die Geschichte des Hauses in der Mauerstraße Ecke Leipziger, wie lange bis zum Ende ?

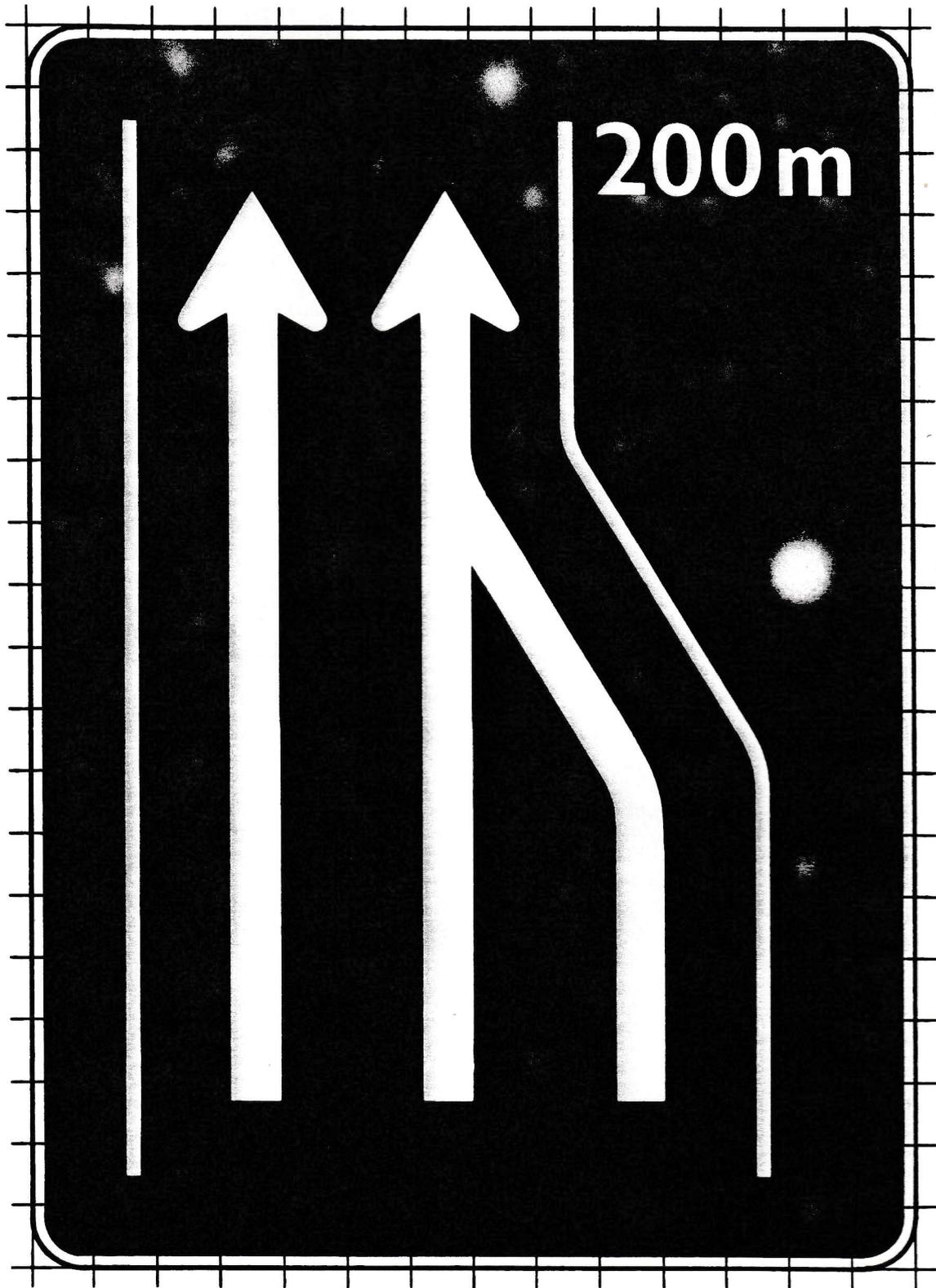
Direktumsetzung von gleichzeitig durchgeführten Untersuchungen zum Thema Stau.

Was wird: Ein Bote sammelt aus 6 hintereinanderliegenden Räumen Informationen (schriftlich und visuell). Der Redakteur im 7.Raum verarbeitet dieses Material direkt sprachlich und kombiniert es mit vorher einstudierten Darstellungsformen (gesangliche Strukturen, Sprechdynamik, etc.) Der Bote bringt das erarbeitete (in sechsfacher Ausfertigung) aufs Dach.

Auf dem Dach wird das ständig eintreffende Material pausenlos von zwei Rampen aus in Gesang und Sprache verkündet. Gleichzeitig werden auf Anweisung der Sprecher hin bauliche Maßnahmen am Haus durchgeführt (Rekonstruktion des Dachstuhls, Veränderung der Fassade mittels großformatiger

Da stehe ich nun schon wieder auf der Straße. Die Autos schieben sich an mir vorbei. Es ist RushHour und dunkel geworden, nochmal eine halbe Stunde Stau zwischen Feierabend und Fernseher. Trommelnde Finger auf Lenkrad bei roter Ampel. Der Blick schweift. Doch was ist das ? Wer redet da , wer stammelt Worte ohne Sinn von Städtebau und blauen Zimmern ? Aha Schätzungsweise jeder 20ste Autolenker registriert den Bohrinselähnlichen Botschaftensender auf dem Dach. Warum stehen die da in gelben Regenmänteln und reden laut ? - CHAOTEN , Steinewerfer ? Es wird grün. Für mich den unmotorisierten Verkehrsteilnehmer ist es recht angenehm bei einem Theaterstück umhergehen zu können. Da rutschen farbige Platten-Elemente die Stockwerke herab, an der Fassade baut sich langsam ein Blockdiagramm auf, gleichzeitig in der Eile nicht dekodierbar, bei dem Botschaftenüberschuss bleibt einem nur noch sich multimedial hinzuschalten, es wird eifrig applaudiert.





Dienstag, 20.11.1990

B.U.N.D.

**Öffentlicher Nahverkehr
Vortrag zum ökologischen Stadtumbau**

Immer mehr Menschen begreifen, daß die katastrophale Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte, die bundesweit zum Niedergang der Eisenbahn und zur Dominanz der Straße in allen Transportbereichen geführt hat, angesichts immer steiler wachsender Zulassungszahlen zwangsläufig in einer Sackgasse enden muß. Trotz Waldsterben, Klimakatastrophe und hunderttausender verletzter Verkehrsteilnehmer jährlich soll nach dem Willen der Bundesregierung der jetzige Kurs weitergefahren werden. Es ist beabsichtigt, wieder Milliarden in den Straßenbau (u. a. DDR) zu investieren; die Entwicklung einer umweltgerechten Infrastruktur wird weiterhin verhindert. So bleiben alle Vorschläge, den ökologischen Stadtumbau auf regionaler Ebene einzuleiten, letztlich Makulatur, wenn nicht endlich die nötigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Das reicht von der konsequenten Durchsetzung des Verursacherprinzips bei Umweltschäden bis zur Änderung der Straßenverkehrsordnung nach Gesichtspunkten der Ökologie und Sicherheit.

In Berlin stehen wir angesichts der Dynamik der

politischen Ereignisse in der DDR nun vor der Situation, im Bereich Stadtentwicklung und Infrastrukturplanung wichtige Strukturentscheidungen in sehr kurzer Zeit treffen zu müssen. Die Verkehrsplanung für den Großraum Berlin muß nach einem komplexen Konzept ausgerichtet werden, das sich an den Zielvorgaben der Umwelt- und Sozialverträglichkeit orientiert. Dabei sollten die mit dem Verkehr zusammenhängenden Probleme interdisziplinär bearbeitet werden.

Die Umsetzung fortschrittlicher Ziele bei der Gestaltung der Metropole Berlin wird in der nächsten Zeit einen hohen persönlichen Einsatz möglichst vieler engagierter BürgerInnen benötigen. Der BUND setzt sich in seiner Funktion als eingetragener Naturschutzbund für die Umsetzung stadtoökologischer Ziele ein.

In atemberaubendem Tempo haben sich die Straßen unserer Städte in den letzten Jahrzehnten zu reinen Durchfahrts- und Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr entwickelt.

Sowohl aus umweltpolitischer Sicht als auch im Hinblick auf notwendige Verbesserungen der Lebensqualität in unseren Städten ist hier ein radikales Umdenken nötig. Straßenraum ist für viele unserer Mitbürger nur noch die vermeintlich schnellstmögliche Verbindung von A nach B. Wartezeiten in Staus, Abgase, Aggressivität und vieles mehr werden dafür in Kauf genommen, da der PKW in höchstem Maße mit emotionsbeladenen Vorstellungen wie Freiheit, Unabhängigkeit, Kraftzuwachs durch die Maschine, Potenz usw. besetzt ist. Es kann nicht hingegenommen werden, daß diesem völlig irrationalen Handeln noch länger Vorrang vor allen anderen Interessen eingeräumt wird.

Um unsere hektische Autostadt, die uns zu Opfern eines "Höchstgeschwindigkeitsrhythmus" macht, zu einer aktiven lebendigen Stadt werden zu lassen, in der man sich wohlfühlen und gesünder leben kann, sind individuelle Bewußtseinsprozesse nötig. Diese müssen aber aufgrund der drängenden Umweltprobleme von radikalen Maßnahmen zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs begleitet werden:

- Straßenrückbau
- Dezentralisierung
- Autofreie Bereiche
- Ausbau des ÖPNV



Das System einer modernen Straßenbahn bietet hierbei folgende Vorteile:

- Der Aufbau eines Netzes ist sehr billig, 1 km beansprucht nur Investitionskosten in Höhe von 5-10 Mio DM (zum Vergleich: 1 km S-Bahn: 20-30 Mio DM; 1km U-Bahn: 120 Mio DM).
- Im Straßenraum, auf eigenen Trassen kann die Straßenbahn sogar Geschwindigkeitsvorteile gegenüber dem Autoverkehr erzielen; in Autostaus bleibt sie dann nicht mehr stecken. Die Gleise können in Rasenflächen eingearbeitet werden, was eine wohltuende optische und akustische Wirkung hat. Auf Rasengleisen ist eine Straßenbahn fast so leise wie Radfahrer. In Würzburg und anderen Städten werden bereits Straßenbahnlinien in dieser Form angelegt.
- Niedrige Wagenböden (sog. Niederflurwagen) ermöglichen einen bequemen Einstieg und haben einen ruhigen Lauf. Von der Bordsteinkante eines Bürgersteigs ergibt sich somit ein (fast) stufenloser Einstieg!
- Haltestellen liegen ebenerdig und sind daher für alle Benutzer leicht und bequem zugänglich; lange aufwendige Zugangsbauwerke mit Rolltreppen und Fahrstühlen entfallen.
- Neuartige Fahrzeuge haben eine hohe Beförderungskapazität (Ein 30 m langer Gelenktriebwagen bietet ca. 250 bequeme Plätze). Sie sind über automatische Kupplungen kuppelbar. Bei Bedarf (z.B. im Berufsverkehr) können 3, 4 oder 5 Einheiten zusammengefasst werden. Dieser Zug hätte dann das gleiche oder ein noch größeres Fassungsvermögen als ein U-Bahn-Zug !
- An Ampeln schaltet sich eine Straßenbahn den Weg selber frei. Wartezeiten an Ampeln entfallen somit; es sein denn, eine andere Bus- oder Straßenbahnlinie kreuzt gerade. Dem Fahrer wird dies jedoch rechtzeitig angezeigt.
- Zusätzliche Signalsysteme sind überflüssig, da "auf Sicht" gefahren werden kann. Somit sind auch sehr dichte Zugfolgen (sogar 30-Sekunden-Takte) möglich. Da das Signalsystem der U-Bahn nur 90-Sekunden-Takte zulässt, ist ein modernes Straßenbahnsystem noch leistungsfähiger, als eine U-Bahn.
- Durch eigenen Gleiskörper (im Straßenland) und Vorrangschaltung ist gegenüber heute planmäßig (pünktlich) verkehrenden Buslinien eine Fahrzeiterparung von etwa 30% möglich.

"Personennahverkehr ist nicht mehr von Konkurrenzdenken geprägt, sondern von einem starken Willen zur Kooperation und einem großen Interesse aneinander - im Interesse des mobilen Menschen."

Daniel Gouedevert, Vorstandmitglied der VolkswagenAG

"Nach dem Gesetz der verstopften Strasse wird der PKW erst in dem Moment in der Garage gelassen, in dem die Strassenbelastung zum völligen Verkehrszusammenbruch führt."

Weltspiegel, 29.04.90

*... Aber manchmal
Erzittert ihr Beton bis ins Eisen,
Und es erschrecken die Menschen auf der Straße,
Wenn brüllend aus Hochbahntunneln
Herden von Autobussen
Nähertaumeln,
Wie alte Mammuts,
Den Museen entsprungen...*

Ivan Lassang, Die Automammuts

BIW - Bürgerinitiative Westtangente

Keine Verbreiterung der Leipziger Straße !

Entschieden gegen eine Verbreiterung der Leipziger Straße auf 2x3 Spuren (heute 2x2) wende sich die Bürgerinitiative Westtangente (BIW). Nicht nur das damit Wohnraum vernichtet würde - 2 Häuser müßten fallen - sondern sie würde auch die Vorfahrt des Autos am Potsdamer Platz betonieren. Eine solche Entscheidung legt, nur schwer veränderbar, fest, daß an diesem zentralen Ort von Berlin das Auto dominieren soll. Außerdem wird mit dieser Sachzwangspolitik ein starker Druck auf einen Ausbau der Potsdamer Straße ausgeübt.

Mit Straßenaus- und neubau ist aber keine vernünftige Verkehrspolitik zu machen. So heißt es im Hoffmann-Gutachten zum zentralen Bereich: "Durch eine noch so weitreichende Angebotsplanung im System "Straße" ist hier keinerlei Abhilfe zu schaffen." Oder im Klartext: Die Straßenplaner sind mit ihrem Latein am Ende.

*Das Auto der Zukunft muß:
bequem, hoch und kurz sein,
lautlos fahren,
keine Abgase erzeugen,
voll recyclingfähig,
fehlerfreundlich sein und
sicheres Fahren garantieren.*

*Es darf:
schön, elegant, luxuriös sein,
eine raffinierte Elektronik besitzen,
durch vollautomatische Leitsysteme bestechen.*

Es muß daher auf eine Verbreiterung der Leipziger Straße verzichtet werden und die Häuser (Ecke Mauerstraße und Ecke Otto-Grothewohl-Straße) erhalten werden. Statt der Verbreiterung sollte die Straßenbahn von Berlin-Mitte über die Leipziger Straße und Potsdamer Platz nach Schöneberg fahren und der Teil der schon überbreiten Leipziger Straße (zwischen Friedrichstraße und Spittelmarkt) zurückgebaut werden.

Die BIW hat ein Verkehrsberuhigungskonzept für Berlin-Mitte vorgestellt.

SCHLAGWÖRTE:

- einschränkende Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen
- Bevorzugung des Lieferverkehrs
- Verringerung der Parkflächen und strenge Kontrolle
- Keine zusätzlichen verkehrsbeschleunigenden Ampelanlagen
- durchgängig Tempo 30
- Stockholmer Modell (alle Autofahrer im Innenstadtbereich müssen Umweltkarte an die Windschutzscheibe heften)
- Mehr Grünflächen
- Straßenrückbau
- Fahrrad-Routen-Netz
- Busverkehr als Übergangslösung
- verstärkter Ausbau des Straßenbahnnetzes

*Es sollte (vor allem als Stadtmobil):
voll wendig sein,
nicht schneller als 50 km/h fahren
geringes Gewicht haben
steuerbare Hinterräder haben
für schnelle Überbrückung von Langstrecken
zur Querverladung auf der Bahn geeignet sein
variabel und vielseitig kombinierbar sein*

Fordstudie. Juni 1990





Dienstag, 20.11.1990

Beschleunigung

Die Nachbarn:
"Hommage an Conrads Konto"
Hartwig Nickola (Bass) - Stefan X (Saxofon)

Mit erstaunlicher Virtuosität vermochten es die beiden gestandenen Vertreter experimenteller Musik dem offensichtlichen Soll auf Conrad Bauers Konto ein Haben in Sachen freier Improvisation entgegenzusetzen. Begeistert nahm das zahlreich erschienene Publikum den faszinierenden Par force Ritt über alle Stile und Techniken hinweg. Die besondere Akustik (2facher Hall aus Treppenhaus und Blauem Raum) gab dem Sound eine verwirrende Tiefe. Um Punkt 12 zeigten die spanischen Schöpferinnen der rosa Schleife wie man feiert, das Saxophon variierte über "Happy Birthday" den Blues für BesetzerInnen. Ein Credo wider den Konsumismus, Ehrgeiz und Arbeit, Bier und Schokolade; und die, die kamen, gingen mit einer neuen Adresse im Kopf.

Das erste Frühstück wird reingezogen. Außer die 12 Botschaft-Apostel gibt es noch eine Soziologin (Dieteke), daß ergibt also ein richtiges Interdisziplinaires Fressen. Der Rest liegt mit einem Kater im Bett. Denken und Drogen doch nicht so glücklich verheiratet? We better call it a slow start.

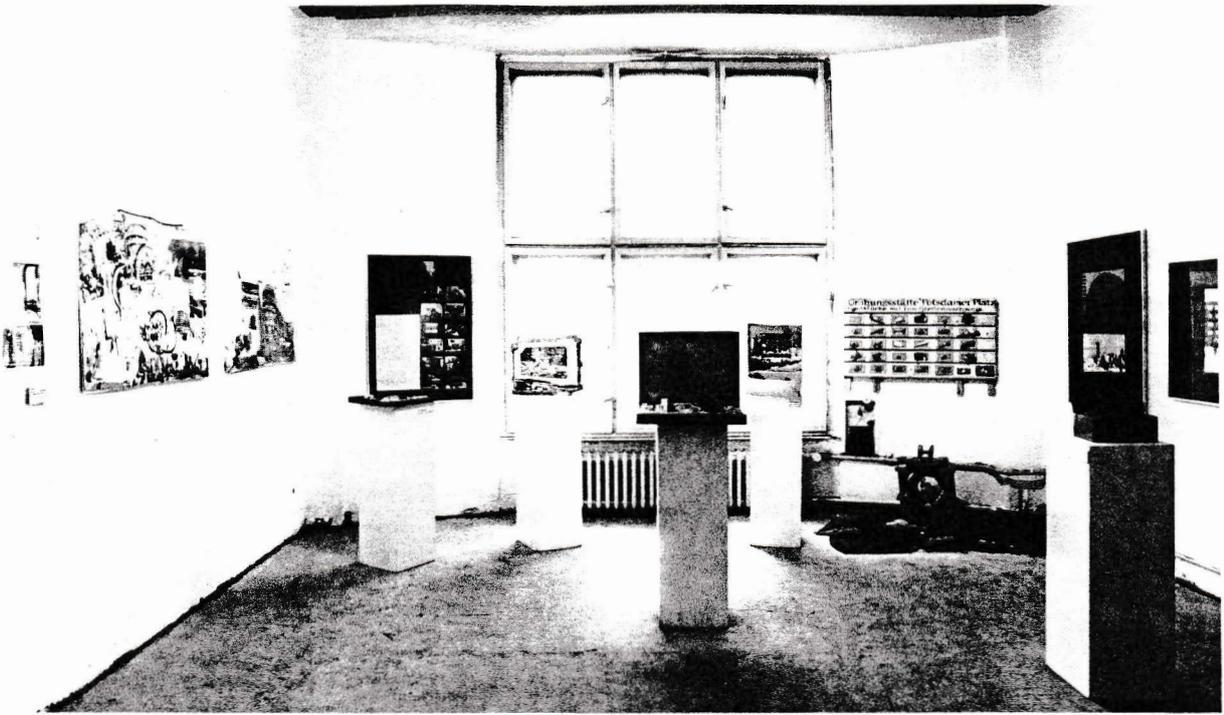
Bevor es so richtig los geht ist es schon dunkel. Die Scheinwerfer ziehen eine Spur Richtung Botschaft. Es gibt Stau, na endlich! Der Stauservice mit Renate Giese u.a. macht sich auf den Weg die Autofahrer mit sinnvollen Fragen zu belästigen. Feeengleich tanzen die jungen Damen durch die berausenden Abgasschwaden und betören die Fahrzughalter mit Fragenbögen. Es dauert nicht lange bevor das Stauserviceteam ihre Geschenke verteilt hat. Jetzt abwarten wie viele ausgefüllte Formulare zurück kommen und wieviele Autobesitzer den Weg in die Botschaft finden werden.

Fortsetzung folgt.

Auf dem Dach findet abends die Aufführung von Dem Brüssel-Projekt statt. Der 7. Raum. Gegen den Wind kämpfen sich Stimmen eine Bahn bis unten auf die Straße. Vocalisten gegen Pferdenkraft. An Hand der verkündeten Texte müßte man glauben, daß dieser Tag den verschiedenen Disziplinen eine ungeheuerere Arbeitsleistung gebracht haben. Wir von der Botschaft wissen, daß nur Aspirin auf dem Menu stand. Daß der Styropor abstürzte müßte dann auch für die Meisten schmerzhaft gewesen sein. Dennoch Beifall und der Tontechniker wachte endgültig auf.

PS. Mittags versucht die Fahne (DROMOMANIA) mit dem ganzen Haus die Leipziger Straße runter zu segeln. Rechtzeitig ändern wir den Kurs und singen alle "Junge komm bald wieder"!





Mittwoch, 22.11.1990

Seniorinnengespräch

Eingeladen waren 5 Frauen, Augenzeuginnen zur Geschichte des Hauses und des Potsdamer Platzes, die sich mit der Aufarbeitung ihrer Erinnerungen in einem Projekt des Museumspädagogischen Dienstes intensiv beschäftigt hatten.

Herbst 44 - April 45, WMF-Haus von Rheinmetall-Borsig beschlagnahmt, im Erdgeschoß und im ersten Stock Arbeit an Rechnern (vermutlich ZUSE 1 und ZUSE 2) zur Berechnung der Flugbahnen der F55 "Feuerlilie". Diese Boden-Luft-Missile wurde unter der Leitung der Luftfahrtforschungsanstalt Hermann Göring E.V. von Rheinmetall-Borsig und der Deutschen Versuchsanstalt für Kraftfahrzeug und Fahrzeugmotoren entwickelt. Der Raketenmotor wurde mit einem Gemisch aus Sauerstoff und Alkohol betrieben. Die Rakete flog mit Überschallgeschwindigkeit. Erster Flug in Leba Mai 44 Zweiter in Peenemünde November 44. Junge Frauen, die rechnen konnten" wurden unter der Leitung von Studienräten zum Kriegshilfsdienst verpflichtet und in Marienfelde untergebracht, bei Tiefsttemperatur.... Einschlafen war unmöglich. Ab 4:30 Uhr Anwesenheitspflicht im Büro
Das Projekt unterstand vermutlich dem Reichsluftfahrtministerium das sich ein paar Häuser weiter

vorne an der Leipziger Straße befand.

Sie erlebte mit Schwester und anderen Kriegshelferinnen im Keller des WMF-Hauses die Bombennacht vom 3. Februar '45, bei der Berlin-Mitte weitgehend zerstört wurde und das Haus durch eine Phosphor-Brandbombe teilweise zerstört wurde. (das 9 Meter hohe Dachgeschoß wurde nicht wieder rekonstruiert).

Sie wußten nicht, was berechnet wurde, keine Information über den Hintergrund des Projektes. Es wurden Punkte beschrieben und berechnet die in Formeln eingesetzt und auf Tabellen übertragen wurden. "Und ich weiß noch genau, daß ich mal in soner Bahn einen Knick hatte und man hat versucht, mir das auszureden und jetzt nehm ich an, daß da die erste Raketenstufe abgeworfen wurde... Und nachher kam dann der Wernher von Braun, wie der die Raketen senkrecht in die Luft, ins All schoß und Bilder von der Erdkugel machte und da wurde ich aufmerksam und dachte, das ist ja das, was wir mal gemacht haben."

Ein Großteil der Ingenieure wurden in der UDSSR dienstverpflichtet. Nach dem Krieg keine Nachrichten mehr von der Dienststelle, dann Arbeit in Marienfelde weil WMF-Haus beschädigt, Russen bereits in Rudow, Schutz in Splittergräben. Das Gehalt zu der Zeit betrug immer noch von Borsig. 60 h die Woche, 160 RM im Monat.

Nach dem ersten Stückchen Kuchen ging man/frau zu allgemeineren Erinnerungen über. Manchmal ging das Gespräch im Stimmengewirr unter.

O-Ton:

"Zu Wertheim ging man nicht um was zu kaufen, sondern um zu schauen, flanieren... das war eben eine elegante Sache... Am Alex gabs Erbsensuppe für 30 Pf und Schrippen soviel man wollte, das hieß "Teller Brotsuppe halbe Kraft"... Die hatten da schon Automaten, die wurden von hinten, von der Küche gefüttert und vorne warf man dann seine 30 Pf ein und da kam das raus"...Fragen aus dem Publikum gaben die Stichworte: Wieso sind die Leute auf den alten Fotos so gut gekleidet? Haben sie auch im Zentrum gewohnt? War der Potsdamer Platz nur Einkaufsgegend für Wohlhabende? "Man ist früher viel gelaufen schon wegen dem Finanziellen, also da wurde viel Wert auf das Äußere gelegt.. Hut war sehr wichtig... Wer sich traute zu Wertheim zu gehen, der zog sich gut an..."



Die Dame trägt Hut und wemms der Mülleimer ist... Es waren Wohnungen am Potsdamer Platz. Geschäfte in der 1. und 2. Etage und Hotels. Es waren die typischen Altberliner Wohnungen mit wahnsinnig viel Fenstern, 3 , 4 Zimmer, Erkern, Logieren wenn auch untervermietet, richtig schneie und teuer ja teuer waren die..., das Treppenhaus.. Marmor, Teppich, Spiegel..also der Ärmste war vielleicht der Portier von denen..” Und abends ? Friedrichstraße Potsdamer Platz., Tanz, Tanztees, Bälle, Haus Vaterland..Aber Damen durften nicht zusammen tanzen.”

Von den Kriegserlebnissen wurde relativ nüchtern erzählt. Eine Frau berichtete von ihrem Gang durch die zerstörte Innenstadt “da lagen dann ein paar

tote Deutsche ,ein paar tote Russen rum,überall Trümmer,meine Schwester hat auf dem Potsdamer Platz was zu essen besorgt...

dann kam das Gespräch auf die Gegenwart zurück: Wie soll ihrer Meinung nach Berlin-Mitte in Zukunft aussehen? Wie sehen die Modelle aus die Sie erarbeitet haben? Die wichtigsten Punkte waren : Daimler Benz ja, aber nicht so groß, der Autoverkehr soll unter die Erde gelegt werden,Parkbänke,Grün, Einkaufsmöglichkeiten,eine Oase der Kommunikation . Draußen war es dunkel,Kaffeezeit vorüber und der 9. Dezember stand schon vor der Tür. . Nach knapp zwei Stunden angeregter Unterhaltung löste sich die Runde mit einem herzlichen Applaus im Botschaftsgetümmel auf.

Ein Ödland geistert täglich durch die Medien. Nur wenige Spuren erinnern an das einstige Herz Berlins: ein Schienenstrang, der plötzlich endet, ein blinddamähnlich sinnlos gewordenes Straßenstück, ein paar Bordsteinreste, die sich nur mit viel Vorstellungskraft zum Achteck des alten Leipziger Platzes ergänzen lassen. - Politiker, Planer, und Macher beschwören die Tradition; doch für welche Tradition schlug das Herz Berlins? Schlug es nicht eher für Veränderung, Tempo und technischen Fortschritt, für die wechselnden Moden der Warenwelt und für die Reize unendlichen Vergnügens? Künstler waren, wenn sie vom Café Josty aus das Treiben beobachteten, fasziniert und abgestoßen zugleich. Politisch schlug das wankelmütige Herz Berlins für Kaiser, Republik und Diktatur. Schließlich erlag es dem nationalsozialistischen Größenwahn. Die Stadtmitte blieb auch in den Jahren der Teilung symbolisch aufgeladener Anziehungspunkt. Jetzt soll sie auferstehen wie Phönix aus der Asche.

aus Berlin Grenzenlos - Ausstellung des Museumspädagogischen Dienstes Berlin und der HdK , Sept./Okt. '90

Meine Jugend, meine Erlebnisse !

Das Leben, der Beruf füllt mich sehr aus, es ereignet sich vieles in der Leipziger - Ecke Wilhelmstraße. Der Betrieb in der Leipziger Straße ist enorm, er fängt mit dem schönsten Warenhaus der Welt an. Geschäft an Geschäft, die beste Einkaufsstraße Berlins.

Es ist Feierabend, 19.00 Uhr. Aus allen Ecken flutet das Personal Richtung Heimat. Meine Strecke ist ab Potsdamer Platz. Die Straßenbahn - auch damals nur alle 20 Minuten - war die Linie 24, Richtung Buchholz, vorbei am Brandenburger Tor. Ein Mißgeschick zwang mich auch mal, bis dorthin zu laufen und beim Wachposten um 20 Pfg. Fahrgeld zu bitten, was ich auch prompt bekam. Meine Börse lag im Geschäft. Kleine Erinnerungen, die man nie vergißt.

Wie waren froh und glücklich, einen schönen Arbeitsplatz zu haben. Zehn Jahre genoß ich das Treiben am Potsdamer Platz und werde es wohl nie vergessen.

1936 zur Olympiade konnten wir das Geschäft, bis 21.00 Uhr geöffnet halten. Was aber nicht zuviel Sinn hatte. Es war aber trotzdem eine unvergessliche Zeit. Der widerliche Krieg hat unter anderem dieses interessante Viertel in Schutt und Asche gelegt, und nur Erinnerungen sind uns geblieben. Meine große Hoffnung für den Potsdamer Platz bleibt für uns bleibt die Neugestaltung. Möglichst mit guten Köpfen.

Ich bin 16:

Jetzt wohne ich in der Nähe, provisorisch. Alles ist jetzt ziemlich provisorisch geworden. Der Potsdamer Platz mir aber wesentlich alltäglicher, nur gar nicht mehr so bunt und lebenssprühend.

Nur die Straßenbahnen quietschen noch, etwas selten sind die Autos geworden.

Produktivitätssteigerung bei Rheinmetall-Borsig

1938	1943
Bohren eines Geschützrohres = 20 Stunden	Bohren desselben Geschützrohres = 6 Stunden
Drehen eines Geschützrohres = 20 Stunden	Drehen desselben Geschützrohres = 2 Stunden
Prüfen und Sortieren einer bestimmten Menge von Zünderteilen durch Handarbeit von = 20 weiblichen Arbeitskräften	Prüfen und Sortieren einer bestimmten Menge von Zünderteilen mittels automatischer Prüf- und Sortiermaschinen von = 2 weiblichen Arbeitskräften
Fertigungszeit einer Sprenggranate vom Knüppel zum füllfertigen Geschöß = 77,2 Minuten	Fertigungszeit einer Sprenggranate vom Knüppel zum füllfertigen Ge- schöß auf modernen Hochleistungs- maschinen = 34,85 Minuten

»Diese Beispiele ließen sich beliebig vermehren. Hiermit ist gleichzeitig bewiesen, daß die von vielen für unmöglich gehaltene Forderung, mit ungelerten ausländischen Arbeitskräften und Frauen hochwertige Geräte, Waffen und Munition herzustellen, erfüllt werden konnte.«

(aus der Werkszeitung, Oktober 1943)



Leipzigerstraße Ecke Mauerstraße, 1909



Mittwoch, 21.11.1990

Arbeitstreffen

Gruppe 9. Dezember

Die Gruppe 9. Dezember ist ein Zusammenschluss von Architekten, Städteplanern und anderen Fachleuten mit dem Ziel der Durchsetzung und Vertretung innovativer Stadtplanungskonzepte. Sie will als Gegengewicht zur herrschenden Berliner Senatspolitik wirken.

Die Erinnerungen, die die Seniorinnen des Ausstellungsprojektes "Spurensuche der Erinnerung" bei Kaffee und Kuchen in uns allen heraufbeschworen hatten, hingen noch im Raum, als um 18 Uhr die planerische Realität in Form der Gruppe 9. Dezember ihren Einzug hielt.

Nachdem sich die Herren zum Informationsaustausch noch ein Stündchen in die traute Behaglichkeit von Davids Project zurückgezogen hatten, konnten wir sie dann ab 20 Uhr doch noch dem geduldig ausharrenden Publikum präsentieren.

Den Anfang machte, vielen noch als ehemaliger Baustadtrat von Kreuzberg bekannt, Werner Orłowski. Er skizzierte kurz die Entstehungsgeschichte der Gruppe 9. Dezember, einem Zusammenschluß von Stadtplanern, Architekten, Historikern, Geographen u.a. aus Ost und West, die sich nach der Maueröffnung zur Aufgabe gemacht hat, die Situa-

tion der zusammenwachsenden Stadt, besonders an den Nahtstellen zu verfolgen und wenn nötig, Einfluß zu nehmen.

Ulrich Reinisch von der Humboldt-Universität referierte dann über die Entwicklungen rund um die Leipziger Straße. Auf dem Gebiet westlich der Otto-Grotewohl-Str., das bis September 1989 vor allem aus politischen Gründen zum Niemandsland erklärt worden war, begann plötzlich hektische Bautätigkeit - es sollten Wohnhausscheiben bis an den Leipziger Platz herangezogen werden. Die im Dezember gegründete Gruppe konnte im Januar 1990 diese Bautätigkeit mit einer Pressekonferenz auf dem Leipziger Platz erfolgreich stoppen. Das Beispiel Leipziger Straße und die nachfolgenden Bemühungen, den Verkauf eines großen Teiles des Potsdamer Platzes an Daimler Benz zu verhindern, seien, so Reinisch, jedoch nur Teile des Konzeptes, gesamtstädtische Regulationsmechanismen zu erarbeiten, die auf eine Strategie der Mischung des Verschiedenartigen abzielen. Dabei bilden die Grundlage verschiedenen Komponenten, die die Gestalt einer Stadt vorgeben: Häuserhöhe, Straßenraster und die Parzellierung der einzelnen Grundstücke. Trotz dem Verweis auf historische Strukturen wehrte sich Reinisch gegen einen zwanghaften Historismus, der keinen Platz für neue Konzepte läßt (siehe auch Charta für die Mitte Berlins; Gruppe 9. Dezember, Berlin 1990).

Konkret zu diesem Haus, Leipziger Str.112/Mauerstr.12 konnte Helmut Maier die allgemeine Verwirrung aufklären. Zunächst wurde die Vermutung bestätigt, daß das Haus bereits auf der Denkmalliste der Stadt Berlin (Ost) stand, bestätigt (siehe Brief vom Magistrat an Helmut Maier vom 6.6.1990). Das Gebäude, von der Firma WMF erbaut und bis 1986 in deren Besitz, wurde zum Zwecke des Abrisses enteignet. Diese Enteignung war selbst nach DDR-Recht ungesetzlich, es hatte weder eine Anhörung noch eine Benachrichtigung des Besitzers stattgefunden. Die jetzt eingeleitete Anfechtung kann sich jedoch, wie so viele andere, über Jahre hinziehen. Zum ersten Mal war zu erfahren, was WMF mit diesem Haus, sollte es erhalten bleiben, vorhat: kein Verkauf, kein Abriß, sondern eine möglichst originalgetreue Rekonstruktion. Wie viele Grundstücke in dieser Gegend sei es nicht mit Geld zu bezahlen, da der symbolische Wert den tatsächlichen um ein beträchtliches übersteigt.



Der Bereich Verkehr wurde Klaus Birkholz zugesprochen, der sich jedoch zunächst als Geograph von den sogenannten Verkehrsexperten distanzierte, die "nur über den Verkehr reden, nicht aber über den Raum, der zu erschließen ist." Er erweiterte den Diskussionsgegenstand Berlin-Mitte auf die gesamte Region mit dem Argument, nur so könne man verhindern, daß in Berlin die gleichen Fehler gemacht würden wie in anderen Metropolen. Konkrete Beispiele sind die Hauptstädte vieler Entwicklungsländer, die aus einem brachliegenden Umland immer mehr Menschen anziehen und sich so ständig weiter in dieses hineinfressen.

Besonders für den Bereich Verkehr reiche es daher nicht, wenn Experten aller Parteien (außer der AL) immer wieder betonen, eine Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel sei genug, um die Stadt vor dem Zusammenbruch zu bewahren. Die Politik des derzeitigen Senats sei daher halbherzig und inkonsequent, es werde versucht, den Verkehr durch hierarchische Konzepte (wie z.B. das "Ringmodell") zu bewältigen, wodurch die Problematik jedoch nur verlagert, nicht aber gelöst wird. Um einen wirklichen Wertewandel zu erreichen, forderte Birkholz weitreichendere Konzepte, die von interdisziplinären Arbeitsgruppen erstellt werden müßten. Die Entscheidungen, die jetzt für diesen Bereich getroffen würden, seien über kurz oder lang ausschlaggebend dafür, ob Berlin zu einer lebenswerten Stadt

wird oder die Welt nur um eine der unmenschlichen, nur auf Verkehr und Wirtschaft ausgerichteten Metropolen bereichert.

In der sich an das Arbeitstreffen anschließenden Diskussion wurde als Hauptkritikpunkt an der Konzeption der Gruppe 9. Dezember die Befürchtung angeführt, sie würde einen historischen Ästhetizismus fördern, mit dem Brüche zugekleistert werden, die durch die zeitgeschichtliche Entwicklung entstanden sind. Architekturstudenten plädierten für eine stärkere Anerkennung der vorhandenen Realitäten, die nicht übertüncht werden könnten und dürften.

Auch die Forderung der Gruppe nach einer verstärkten Konzentration auf die (schon historisch vorgegebene) Parzellierung Berlins stieß nicht auf ungeteilte Zustimmung. Es wäre doch naiv, zu glauben, so der Vorwurf, durch Parzellierung könne eine Art Bodenkartellrecht geschaffen werden, das eine monokapitalistische Ausbeutung der Stadt verhindere. Stattdessen könnte eine Parzellierung im schlechtesten Fall dazu führen, das Planungen nicht mehr im Gesamtzusammenhang betrachtet werden, bzw. sich der Dialog zwischen Bauherren/Architekten einzelner Parzellen weiter verschlechtert.

Der Vorschlag Bernhard Streckers, die Gruppe solle eine Resolution zur Situation des Hauses und des Projektes verfassen wurde angenommen.

Die Studie macht deutlich, daß trotz restriktiver Ansätze bei der modellmäßigen Abschätzung des künftigen Kfz-Verkehrs in den Spitzenzeiten morgens und nachmittags das Verkehrsaufkommen bei allen betrachteten Varianten nicht mehr zu bewältigen ist. Der Gutachter empfiehlt daher, für die Bemessung des übergeordneten Straßennetzes die Verkehrsbelastung in der Zeit von 9:00 bis 15:00 zugrunde zu legen.

22.08.90. Pressemitteilung der Senatsverwaltung für Arbeit Verkehr und Betriebe

Das Bild der Friedrichstraße wird sich in den nächsten Jahren völlig wandeln. Dort wo die Bauarbeiten sich vor allem bis 1987 konzentrieren, sollen zusammen mit Wohnungen zahlreiche Verkaufsein-

richtungen mit Tausenden Quadratmeter Fläche und viele Gaststätten mit Tausenden Plätzen entstehen.

Neues Deutschland vom 8. 2.1985

Dem Fließverkehr auf dem Platz muß ein "Standverkehr" entgegengestellt werden, der die Konsumkraft der den Platz kreuzenden Menschenmassen festhält. (Läden, Lokale, Warenhäuser, Büros usw.). Man kommt so einer Konzentration der Bauten, die sich in ihren "Fluchtlinien" den Ganglinien der Fußgänger, also der Konsumkraft, anzuschließen haben.

Das Formproblem eines Weltstadtplatzes. Wettbewerb der Verkehrs-A.G. für die Umbauung des Alexanderplatzes. Dr.-Ing Martin Wagner



mann mit dem hammer: Aktion im öffentlichen Raum (Flugzettel)





Donnerstag, 22.11.1990

OFFENES GESPRÄCH

“ZUKUNFT BERLIN-MITTE”

Orlowski (ehemals Bausstadtrat in Kreuzberg) liest vor: Erklärung zur Leipziger Straße, Charta für die Erhaltung des Hauses Leipziger Straße 112

ERKLÄRUNG ZUR LEIPZIGER STRASSE

Die stadtzerstörerische Baupolitik des SED-Regimes darf nicht fortgesetzt werden.

Die Gruppe 9. Dezember, die durch Mobilisierung der Öffentlichkeit vor einem Jahr die Bebauung des Leipziger Platzes verhindert hat, protestiert unter Bezugnahme auf die Thesen 6 und 7 der CHARTA FÜR DIE MITTE VON BERLIN gegen alle Planungen, die Leipziger Straße aufzuweiten und damit die noch vorhandene historische Bebauung abzubrechen.

Das Haus Leipziger Straße 112 ist in der ursprünglichen Ausgestaltung zu rekonstruieren. Dabei soll die nun bestehende Nutzung als selbstbestimmtes interdisziplinäres Kulturforum im oberen Geschoß zu für die Betreiber bezahlbaren Bedingungen integriert werden.

Berlin, 22.11.90

GRUPPE 9. Dezember

Einleitung der Gesprächsrunde von Tina Ellerkamp (Botschaft)

Diskussion zum Thema Zukunft in Berlin-Mitte, Stichwort Pluralismus in der Innenstadt

Georg Augustin (Architekt): Diskussion muss aktualisiert werden, da es ein SED-Regime von dem die damalige Planung ausging, nicht mehr gibt. Resolu-

tion wie sie hier verlesen worden ist, ist nur sinnvoll, wenn sie in der Stoßrichtung nach vorne geht und nicht zurück.

Orlowski: Stoßrichtung geht nach vorne, da wenn nicht Berliner CDU Regierung doch zumindest CDU Bundesregierung da sein wird.

Augustin: Dann muß man sich doch mal fragen, inwieweit die Planung hier stadtzerstörerisch gewesen ist.

Diskussion zwischen Gruppe 9. Dezember und Augustin...

Tina (Botschaft): versucht zu unterbrechen, will Bezug herstellen zu den Räumungen in der Mainzerstraße in der letzten Woche. Spricht direkt die BesetzerInnen an. Was für Chancen gibt es unsere "Subkultur" fortzuführen?

Tom:(Kulturhaus Tacheles): Runden Tisch auf Bezirksebene bilden, da immer wieder gesagt wird, die Häuser seien nicht verhandlungsbereit, wobei oft vergessen wird, was für Verträge angeboten werden. Viele Fragen im Detail sind noch zu klären, um Lösungen herbeiführen und ziemlich schnell zu einer Deeskalation zu kommen und nicht die Lage noch einmal zuzuspitzen.

Jochen (Tacheles): Kategorisierung eines CDUlern in drei verschiedene Gruppen von Besetzern.

Gruppe A: die sich Wohnraum schaffen wollen und bereitwillig verhandeln.

Gruppe B: Wochenendbesetzer, die quasi ihrem Hobby fröhnen.

Gruppe C: Militante, sozusagen die Terroristen.

Er hat dabei die Kategorie d vergessen der Leute wie z.B. die aus der Botschaft oder vom Tacheles oder Schokoladen, die nicht für sich allein etwas machen, sondern sich mit der Idee öffentliche Veranstaltungen zu machen Räume besetzen.

Tom: Wir distanzieren uns ganz klar von der Gewalt, die von beiden Seiten ausgegangen ist und wollen uns für eine gewaltfreie Lösung einsetzen.

Planungen aus der Zeit der SED holen auch das Tacheles immer noch ein, gerade was Straßenführung, Kanalisation und auch geplante Abrisse anbe-



langt. Der letzte Rest der Friedrichstraßenpassage sollte 1977 abgerissen werden, die Denkmalschützer waren relativ machtlos und heute steht es doch unter Denkmalschutz.

Jochen: Bürgerbeteiligung, was die Straßenführung anbelangt, muß unbedingt durchgesetzt werden. Die verschiedenen Projekte und Anstrengungen müssen sich vernetzen.

Rainer Blankenburg (Kulturamt): Vor zwei Wochen gab es eine ähnliche Zusammenkunft, wie die heutige zum Thema Kultur. Dort kam man an einem ähnlichen Punkt, selbst die Konzeptplanung in die Hand zu nehmen, weil sie in den Verwaltungen natürlich nicht entstehen kann, da die diese nur der Tagespolitik folgen, und keine Konzeptionen für die Zukunft entwirft. Aber dort kam man dann sehr schnell an den Punkt, daß eine Kulturentwicklungsplanung getrennt von der Stadtentwicklungsplanung überhaupt nicht möglich ist.

Tina: Auf welchem Stand der Dinge ist die Planung im Moment? Gibt es denn Eingriffsmöglichkeiten oder sind die Entscheidungen schon getroffen?

Uli Reinisch: Es gibt drei Varianten für den Bereich Leipziger Straße, die alle auf das Auto setzen, also zwischen vier und sechs Spuren pendeln.

1) Verschiebung nach Norden, was z.B. den Abriss dieses Hauses bedeutet, einschließlich Verschiebung des Leipziger Platzes um 11 Meter nach Norden. Dies wäre ein städtebauliches, architektonisches und kulturelles Verbrechen.

Es scheint ganz deutlich, daß der Senat das jetzt nicht entscheiden will sondern weitergibt an den Wettbewerb.

Kutza: (Ingeniergesellschaft Berlin): Ausgangspunkt ist ja nun die unglückliche Planung für zwei verschiedene Städte. Wenn Berlin-Mitte wieder die City wird, dann muß man sich doch fragen, wie man die Leute in die City hineinbringt. Ich bin dagegen, daß man versucht durch die City den zwischenbezirklichen Verkehr zu leiten.

Die Planungen sind heute nicht soweit, daß man konkret sagen kann, wie der Verkehr um das Stadtzentrum herumzuleiten ist. Und wenn mir entgegengesetzt wird, warum denn nicht ganz auf den öffentlichen Nahverkehr gebaut wird, dann muß

So kann man also folgern, daß diese neuartige zeitgemäße Baukonstruktionsweise vielleicht berufen ist, der Architektur die ersehnten neuen Bahnen zu weisen, falls sich der Baukünstler ihrer Eigenart bei der architektonischen Ausgestaltung seines Projekts nur der sicheren Führung des Materials überläßt, und nicht versucht dessen Sprödigkeit mit der althergebrachten Formgebung zu meistern.

(R. Rausche Profanbauten 1909, S.192)

Der Mensch, das ist eine Realität und nicht etwa das, was manche Planer sich darunter vorstellen. Es geht um den Menschen, so wie er ist. Es geht nicht um eine Verbesserung des Menschen sondern um die Beseitigung der offensichtlichen Mißstände.

aus dem Jahrbuch des Deutschen Heimatbundes 1965/66

Der Lärm kam aus vielstöckigen, aus Beton und Glas errichteten Fabrikgebäuden. Die glatten Pfeiler, die Träger, die Decken - alles sah leicht und luftig und elegant aus. Dieser Eindruck wurde noch verstärkt; hellgrau, strohgelb und cremefarben. Große saubere Glasscheiben glänzten in schnee-weißen Fensterrahmen.

Die Erste Woche, A. Pantijelew

Wegen Anpassungsarbeiten zur Vorbereitung des Pflichtbetriebes nach dem Personenförderungsgesetz ist der Erprobungsbetrieb mit Fahrgästen bis Mitte Dezember unterbrochen.

BVG Magnetbahn (23.11.90)

man sich doch mal fragen, warum die Leute auf das Auto umgestiegen sind. (Publikumsreaktion: Heiterkeit)

Es folgt ein Diskurs über das Auto und seine Begleitumstände.

Autofreie Stadt, Auto als Sucht, Auto als Ausdruck (vermeintlicher) individueller Freiheit.

Besucher: In Stuttgart sieht das so aus, Daimler sitzt da und die Tarife des ÖPNV sind unverschämte hoch, vergleichsweise höher als in anderen Städten. Ich befürchte eine ähnliche Einflussnahme von Daimler-Benz auf die Verkehrspolitik in Berlin, nur mit fataleren Folgen. Das beliebte Argument auf Sicherung von Arbeitsplätzen durch die Automobilindustrie kann ich im übrigen nicht mehr hören.

...

Karsten Fechner (BI Stadtring Süd): Neues Verkehrskonzept entwickeln, z.B. durch moderne Straßenbahnen mit eigenem begrünten Bahnkörper, mit Vorrangschaltung an Ampeln und als Niederflurtyp wie in Bremen und Bern, leicht besteigbar für Alte und Behinderte.

Rainer Blankenburg: Das Verkehrsproblem ist eine Sache der Politik und nicht der Politiker. Natürlich können wir nicht das Problem aus Mitte zwei Kilometer weiter nach außen verlagern, aber das Problem zeitlich zwei Jahre zu verschieben bringt uns auch nicht weiter, denn in spätestens 5-10 Jahren wird sich die Politik dem Verkehrschaos beugen müssen. Es geht darum an die Öffentlichkeit zu gehen, Lobbys zu bilden und sich für eine Durchführung langfristig angelegter Planungen einzusetzen.

Von Halle: (Hochschullehrer TFH): Es herrscht hier ein Wunschdenken vor, was meiner Meinung nach in die falsche Richtung geht. Oder kann sich hier jemand den Kurfürstendamms ohne Autoverkehr vorstellen. (Publikumsreaktion: OH JA...)

Ich plädiere für die italienische Lösung, wie in Rom oder Florenz, da hat sich im Gegensatz zu früheren Jahren die Verkehrssituation dramatisch verbessert.

Werner Otlowski: Ich möchte hier noch einmal eine Lanze brechen für die Demokratie in Planungsprozessen. Direkte Mitbestimmung muß durchgehend gewährleistet werden. Ich finde es gut, wenn hier ein öffentliches Forum entsteht.

Besuch vom Land

*Sie stehen verstört am Potsdamer Platz.
Und finden Berlin zu laut.
Die Nacht glüht auf in Kilowatts.
Ein Fräulein sagt heiser: "Komm mit, mein Schatz!"
Und zeigt entsetzlich viel Haut.*

*Sie wissen vor Staunen nicht aus und nicht ein.
Sie stehen und wundern sich bloß.
Sie Bahnen rasseln. Die Autos schreien.
Sie möchten am liebsten zu Hause sein.
Und finden Berlin zu groß.*

*Es klingt, als ob die Großstadt stöhnt,
weil irgendwer sie schilt.
Die Häuser funkeln. Die U-Bahn dröhnt.
Sie sind das alles so gar nicht gewöhnt.
Und finden Berlin zu wild.*

*Sie machen vor Angst die Beine krumm.
Und machen alles verkehrt
Sie lächeln bestürzt. Und sie warten dumm.
Und stehn auf dem Potsdamer Platz herum,
bis man sie überfährt.*

Erich Kästner, 1928

Der Verkehr ruht in der Reichshauptstadt zum großen Teil. Karawanen von Menschen ziehen zu Fuß in die Fabriken und Büros. Aber ich hoffe, daß ich den Verkehr doch schnell wieder wenigstens halbwegs in Gang bringe, da die Verkehrsstörungen zum großen Teil auf den Ausfall von Elektrizität zurückzuführen sind. Also müssen wir hier mit der Arbeit beginnen.

Joseph Goebbels, Tagebücher 1945



Zuhörer: Der nicht vorhandene Plan zu Berlin-Mitte ist doch von Vorteil, ich wünsche mir eine breite öffentliche Diskussion, keine Geheimniskrämerei, keine Planung im Hinterzimmer, nicht nur Fachleute sondern auch Bürgerforen.

Rainer Blanckenburg: Problem der Durchmischung. Wie soll in der freien Marktwirtschaft eine Durchmischung garantiert werden?

Entmischung bis zur Monokultur entsteht von alleine, wenn man keine Mittel hat, um planerisch einzugreifen.

Augustin: Wir müssen doch ersteinmal dahin zurück, wie wir uns die Leipziger Straße so vorstellen würden. Wir haben hier 2000 Wohnungen und hier wohnen nunmal so viele Menschen. Und die Friedrichsstadt ist abends ausgestorben. Da muß man sich doch mal Gedanken drüber machen, wie man die Leute auf die Straße bringt.

Graf (Architekt, Gruppe 9. Dezember): Anhand des Beispiels von Los Angels, wo zukunftsweisende Planungen unternommen werden, glaube ich, daß es durchaus Möglichkeiten gibt, der Industrie Vorgaben zu machen, daß eine Stadt auch im Jahre 2010

lebenswert ist, z.B. die Elektroautos von General Motors, hohe Abgaben für Parkplätze. Die Frage ist, ob man Stadt haben will. Wenn man das will muss man die Durchmischung vorantreiben.

Piper (Architekt eines Teiles der Leipziger Straße!): Ich habe seit acht Jahren an diesem Gebiet hier die Planungen gemacht, speziell im Bereich Friedrichstraße Ecke Leipziger. Nun hört sich das alles ganz toll an, wenn man sagt: Dieses Haus lassen wir stehen, aber wie alle wissen, Sprengmeister haben regiert. Aber ich weiss nicht, wenn ich mir die Friedrichstraße hinterm Checkpoint so ansehe, also so tolle Ideen finde ich da auch nicht. Ich muss nochmal sagen ich bin gegen die provinzielle Idylle.

Augustin: Aber jetzt überwinden Sie doch mal ihre Vergangenheit und entwerfen Sie ein Bild der Zukunft, eines besseren Bezirks-Mitte, das sollte doch unsere Aufgabe sein.

Piper: Ja hier an der Ecke die Spielbank, det bringt ja auch ne Menge Geld ein. Ja und dann war das Modell damals Hotelfunktion, Verkaufsfunktion, Büros und auch Wohnungen hochwertiger Qualität.

*AUTO - eine ökologische Bilanz
Angenommener DurchschnittsPKW nach "Auto-Knigge", rororo*

Verbrauch

Rohstoffe für Herstellung und Entsorgung

920 kg Eisen

40 kg Leichtmetalle

25 Kg Kupfer

110 kg Kunststoffe (davon 14 kg PVC)

Betriebsstoffe (versch. Chemikalien)

Energie (45000 kWh)

Wasser ca. 350.000 Liter

Fläche

105 m² Straße/Auto

Garagenfläche

Herstellungsfläche

Entsorgungsfläche

Zeit und Geldühren

7908,1 Stunden private Zeit

Herstellungszeit

Entsorgungszeit

60.000 DM Unterhaltskosten

Rohstoffe für Fahren und Pflege

12000 l Kraftstoff

112.5 l Motoröl

10 l Frostschutzmittel

6 l Bremsflüssigkeit

3 Auspuffanlagen

16 Reifen

24000 l Wasser zum Waschen

1028571 m³ Luft

10 Ölfilter

5 Luftfilter

20 Zündkerzen

Hier werden wir keinen sozialen Wohnungsbau schaffen. Sicherlich ist aber so eine Vermischung wichtig, so war in ungefähr das Programm.

Seniorin: (arbeitete 45 im WMF-Haus): Ich kann ja nur als Privatperson was dazu sagen, aber ich könnte mir wünschen, daß der Platz auch schön wird mit netten Cafes, wo man tanzen gehen kann, aber auch Hotels... und auch Menschen müssen hier natürlich leben. Klar billig können die Wohnungen nicht sein. Daß es eben Verkehr gibt aber auch noch Platz ist für Kommunikation. Am Alex will sich doch niemand treffen, das ist doch tot da.

Journalistin: Mischung entsteht doch spontan in Jahren, das ist eine gewachsene Struktur, die kann man doch nicht von oben aufstülpen und sagen, da kommt jetzt ein Schuster rein. Es genügt nicht immer sein allgemeines Unbehagen zum Ausdruck zu bringen, man sollte sich die verschiedenen Phasen der Planung vergegenwärtigen und da eingreifen.

Graf (Architekt, Gruppe 9. Dezember): Nach den Marktgesetzen entmischt sich eine Region. Und die Kreuzberger Mischung hat sich nur erhalten, weil es eine Randregion gab, weil es keine großen Kapital-

interessen an Kreuzberg gab. Um die Durchmischung bei freier Marktwirtschaft möglichst zu garantieren würde ein fester Bebauungsplan und bindende Bestimmungen helfen, hiermit könnte eine monofunktionale Entflechtung verhindert und die Parzellisierung vorangetrieben werden, leider spricht die bisherige Erfahrung nicht unbedingt dafür.

Halle: Es ist möglich durch einen Bauleitplan festzulegen, wir brauchen hier 80% Wohnungen und 20% Gewerbe, so etwas kann man festlegen. Jede Gemeinde hat das Vorkaufsrecht auf ihre Grundstücke und kann damit vorantreiben, daß es beispielweise sozialen Wohnungsbau gibt.

Oftowski: Ich gebe die Kreuzberger Mischung als Leitbild, Einrichtung einer Stadtteilkommission mit umfangreicher Mitbestimmung. Es ist eine Steuerung möglich. Für den Neubau in Mitte gibt es jederzeit genug Mittel, unsere Sorge ist nur, wo bleibt der Altbau. Man muß mobilisieren und sehr viel mehr Mut haben: Feierabend, Filzlatschen, Fernseher, Flaschenbier, die unheiligen vier F, aber es sind immer ein paar Leute die Interesse haben und die muß man zur Mitbestimmung anstacheln. Ohne privates Kapital geht die Mischung jedoch natürlich nicht. Und wenn da Architekten und Stadtplaner ihre eigentliche Rolle ergreifen und sie verantwortungsbewußt im Interesse der betroffenen Bevölkerung wahrnehmen, dann ist ja alles in Ordnung.

Dieses Gebäude hier kann bleiben, sagt der Architekt und dieses Gebäude muss bleiben lautet jetzt die politische Forderung. Und daß wir die Forderung erheben, wenn WMF jetzt wirklich seine Deutschlandzentrale hier einrichten will, daß die obere Etage als Diskussionsforum erhalten bleibt.

ERZEUGUNG

Abfall

950 kg Eisenschrott

40 kg Leichtmetallschrott

25 Kg Kupferschrott

110 kg Kunststoffschrott(davon 14 kg PVC)

Betriebsstoffe (versch. Chemikalien)

Abwärme

Abwässer in Produktions- und Waschanlagen

16 Altreifen

Kilometerleistung

150.000 Km

durchschnittliche Geschwindigkeit ca. 35 km/h

Emissionen

Abgase (CO, NOx, CO2, PAK, Dioxine, HC usw.)

48 kg Reifenabrieb. davon 5 kg krebserregend

Lärmbelästigung für Mensch und Tier

Zerstörung

Anteilig Tote und Verletzte

Naturzerstörung

Stadt- und Dorfzerstörung

Beeinträchtigung des Lebens

Beeinträchtigung der Kinderentwicklung





Freitag, 23.11.1990
Performance

Ein Concert in zweitakt

Zur Marie Goyettes Performance: "Es stinkt, aber es klinkt gut".

Es ist dunkel im Mittelraum von der Botschaft. Langsam bildet sich ein Kreis von Besuchern um ein künstlich hergestelltes Kwadrat, daß angedeutet wird durch vier Ghetto-Blasters auf jeder Ecke einer. Etwas weiter im Kwadrat, aber immer noch deutlich auf jeder Ecke, vier Blechschalen und im Zentrum einen Haufen Orangen. Über dieser Fläche schwebt in der Luft noch ein Kwadrat aus Metallgitter, daß accentuiert wird durch vier kleiner Luchtstäbchen. Über dieses Kwadrat hängt eine Birne der zentriertes Licht auf den Orangen wirft.

Um 20.00 Uhr betritt Marie Goyette diese Tempel. Sie läuft zur jede Ghetto-Blaster und liegt eine Cassette ein. Das manipulierte Geräusch einen startende Trabi kommt aus den Lautsprecher. Den Trabi erwischt eine kalte Start, wiederholung. Nach mehrere Versuchen schafft das Stinktier es und träge baut sich ein Sound auf der ein Mauer von Lärm hinterläßt, eintönig aber nie langweilig wird. Wann wird Glenn Branca eine Komposition schreiben für 18 Trabis?

Während dessen sneidet Marie Goyette die erste Orangen auf und smeißt die Schalen auf dem Metallgitter, die Orangen selber in den Blechschalen. Spätestens bei der zehnte Orange tritt ein Gruch in wirkung der uns vergessen läßt das es hier um den Umweltverschmutzer nummer eins handelt.

Was übrig bleibt ist ein audio-olfactorisch-visuelles Ereignis, wobei ich beim essen einer Orange noch lange mir wünschen würde den Besitzer eines Trabis zu sein.



Freitag 23.11. Spaziergang zur rushhour



Freitag, 23.11.1990

Entertainment

"Freie Fahrt ins Wort zum Sonntag"

"WEEKEND"

F/1 1967

R.: Jean-Luc Godard

Friend: Wouldn't it be great when Roland drives your father home if both of them died in an accident? He holds out Corinne's drink. She comes and takes it from him.

Title blue letters:

A FILM FOUND

ON A SRAP HEAP

Resume on the two of them in medium close-up as Corinne takes her drink from the Friend. She is slim, sexy, very Parisian, with short blonde hair and a pouting face.

Friend: Did he got his brakes mended?

Camera pans with Corinne as she walks to the edge of the terrace again and looks down.

Corinne over her shoulder: No. I managed him to forget...

Friend off: Did you know that seven people got killed last Sunday at the Evreux junction?

She turns and leans back against the balcony rail, fiddling with her glass.

Corinne: Yeah, that ould be great...

(aus dem Drehbuch)

- Godard as far as possible shows us things really happening, and happening in real places. But you can't yet show people actually copulating on the screen, and you can't have actors actually killed. So you either don't show it, or you stick to your principle of showing only what is real: not a corpse, but an actor covered with red liquid (we are even allowed to watch one of the corpses in Weekend breathing). Godard's methods of communicating physical pain and death without actually showing the characters undergoing it are ingenious and interesting, in Les Carabiniers, but even more in Weekend.

(Robin Wood, 1972)

But Weekend is not about the end of the world - it is simply about the end of our world.

(Robin Wood, 1972)

- Weekend ist die Blut- und Blechorgie unserer Zivilisation. Doch Godard hat sie inszeniert wie ein enfant terrible, das den bomierten Eltern den Schrotthaufen mit einem schadenfrohen "Aetsch!" vor Augen führt.

(Else Goetz, 1969)





Samstag 24.11. Dromomanisches Finale



Das Herz der Stadt - Eine Kopfgeburt ?

Vorläufige Ergebnisse über das Bild der Stadt in den Köpfen der Menschen.

Helmut Schindler-Brammer
Dieteke van der Ree

1.
Zwar sollte Wissenschaft vom Konkreten ausgehend zum Allgemeinen voranschreiten, für die Darstellung einiger Ergebnisse ist es jedoch erlaubt, auch einmal den umgekehrten Weg zu gehen: vom Allgemeinen zum konkret Einzelnen.
Was ist das Allgemeinste? Für die Statistik der Durchschnitt, das arithmetische Mittel. Was sagt nun unsere kleine Erhebung über den "durchschnittlichen" Besucher der DROMOMANIA-Woche?
Vorweg etwas zur Ausgangslage: von 137 verteilten Fragebögen würden 79 zurückgegeben, das sind 58%. Davon sind 71 auswertbar, d. h. 51%. Ein in der empirischen Sozialforschung respektables Ergebnis.
Frauen waren mit 41% vertreten, Männer mit 49%. Die übrigen 10% unserer Respondenten haben dazu keine Angabe gemacht (für die Abweichung von der natürlichen Verteilung 52% Frauen, 48% Männer ist der Zufall verantwortlich).
Der durchschnittliche Besucher (laut Fragebogen) war 25 Jahre alt und lebt alleine. Die wenigsten von ihnen sind in Berlin geboren, die Hälfte ist zugereist und lebt zwischen mindestens einem und höch-

stens acht Jahren in Berlin. Die bevorzugten Wohnbezirke sind Kreuzberg an der Spitze, gefolgt von Neukölln, Wedding, Charlottenburg, Moabit und Tiergarten. Mehr als die Hälfte hat Abitur, ein Viertel einen Hochschulabschluß.

Verdient wird im Durchschnitt wenig: der größte Teil verdient nicht mehr als 1200 DM im Monat. Dafür lesen fast alle die teuerste Tageszeitung der Stadt: die taz. Dicht gefolgt vom Tagesspiegel. Das Haus Springer wird fast völlig ignoriert. 56% unserer Respondenten sehen der Berliner Abendschau nicht: doch immerhin 44% sehen sie regelmäßig.

2. Unsere Aussagen beziehen sich auf die Frage: "Wenn Sie an die Zukunft des Potsdamer Platzes denken, wie stellen Sie sich diese vor, oder aber: was befürchten oder erhoffen Sie sich?"

Das Auszählen der Befürchtungen und Hoffnungen hat ergeben, daß es etwa gleich viel Wünsche wie Ängste bezüglich des Potsdamer Platzes gibt. Wünsche und Hoffnungen bewegen sich auf zwei Ebenen: einer abstrakten, undifferenzierten, die sich dadurch charakterisieren läßt, daß sie für jeden Teil Berlins, bzw. für jede andere Großstadt auch gültig wären: "wie für jeden Platz: lebendig, grün, witzig".

Bezogen auf das Thema Verkehr wird z.B. gesagt: "die Stadt wird autogerecht, nicht menschengerecht verplant". Erhofft wird stattdessen: "Platz für Fußgänger und Radfahrer" und "Erreichbarkeit durch Öffentlichen Nahverkehr". Auffällig ist, daß niemand den Bau eines Bahnhofs erwähnt, trotz Favorisierung von öffentlichen Verkehrsmitteln. D.h., man denkt an die Fortbewegung innerhalb der Stadt und nicht an die Erreichbarkeit der Stadt als Ganzes.

In Bezug auf die geplante Nutzung des Platzes wird allgemein befürchtet: "Monofunktionalität", "Verödung" und "Vorbehalten den Leuten, die es sich leisten können". Als Hoffnungen werden fast immer "Kultur, Wohnen, Grün, Geschäfte" angeführt, ohne diese vier sozialen Funktionen näher zu differenzieren und zu gewichten.

Betrachten wir die Ängste und Hoffnungen, die den Platz in seiner Besonderheit berücksichtigen etwas näher. Zum Thema Verkehr wird befürchtet: Den Ausbau der Leipziger Straße auf sechs Spuren, die Zerstörung der barocken Platzstruktur und die beherrschende Rolle von Daimler Benz am Potsdamer Platz. Als besonders auffällig erscheint uns die



öfter geäußerte Angst vor einer genauen Rekonstruktion des Platzes. Man befürchtet dabei eine "Mischung aus Breidscheiplatz und Wilmersdorfer Straße". Kurzgefaßt wird befürchtet, daß "das neue Herz Berlins um 16.30 Uhr aufhört zu schlagen und um 8.00 Uhr aufs neue beginnt".

Konkrete Hoffnungen drehen sich zumeist um zwei Punkte: die Spuren der Stadt und des Platzes sollen gerade an diesem Ort erhalten und gesichert werden (z.B. durch Erhalt des Platzes in seinem jetzigen Zustand); oder den Platz als Teil eines innerstädtischen Grünzuges mit dem Tiergarten zu verbinden (siehe dazu die ursprüngliche Planung des BuGa '95).

Konkrete Vorstellungen über eine großstädtische Gestaltung des Areals beziehen sich auf abschreckende oder anziehende Bilder von anderen Großstädten: als negative Vorbilder werden z.B. Paris ("ehrgeizige Postmoderne") oder Frankfurt erwähnt. Als positiv wird New York aufgeführt. ("multikulturelle Nutzung des Madison Square Gardens").

Auffällig an den Wünschen für die Platzgestaltung ist, daß sich alle Respondenten "Kultur" am Potsdamer Platz erhoffen, ohne genauer auszuführen, welcher Art diese Kultur sein soll. Denn daß in der Nähe des Platzes gelegene Kulturforum findet in nur wenigen Fragebögen eine Erwähnung. Daraus las-

sen sich unseres Erachtens zwei Schlüsse ziehen: entweder gehört das Kulturforum nicht zum "mental Einzugsbereich" des Platzes, oder die Kultur des Kulturforums ist nicht Bestandteil des Kulturbegriffs unserer Respondenten. Das wird z.B. dadurch deutlich, daß man sich Museen am Platz wünscht, ohne in Betracht zu ziehen, daß es in der näheren Umgebung schon mehrere gibt: Gropiusbau, Nationalgalerie, Instrumentenmuseum und Kunsthandwerk-museum. Mit Kultur scheinen eher Orte und Einrichtungen gemeint zu sein, die soziale Begegnungen ermöglichen: Cafes und Kneipen werden oft gewünscht. Einige wünschen, den Platz in seiner jetzigen Nutzung zu belassen; das bedeutet eine Fortsetzung der sog. "Alternativkultur". Mit dem Fall der Mauer begann nämlich eine intensive, ununterbrochene Nutzung des Platzes durch freie Theatergruppen, Zirkussen unterschiedlichster Größe, Popkonzert, Pflanzaktionen und museale Arbeit vor Ort.

Ein weiter häufig geäußelter Wunsch ist, den Potsdamer Platz zu einer Brücke oder einem Tor zwischen den beiden Stadthälften, den beiden Teilstaaten, ja sogar durch den kalten Krieg geteilten Kontinent, auszubauen. Ohne genauere Vorstellung, wodurch diese verbindende Funktion gestaltet werden könnte.

Für ein weiteres Gebäude in der Leipzigerstr. 111, das Wertheim 1892 in der City mietete, führte Georg Wertheim in Zeitungsinserten und auf Reklamewagen die Bezeichnung Warenhaus ein. Die neue Filiale lag auf einem schmalen Grundstück dessen Erdgeschoß nur zwei Schaufenster besaß. Aber sie ging über ein bloßes Paterre-Kaufhaus hinaus: Alle vier Geschosse - das war damals eine Sensation in Berlin - wurden für den Verkauf genutzt. Auf den nunmehr größeren Verkaufsflächen wurden Abteilungen mit billigen Waren verschiedener, nicht zusammenhängender Branchen geführt, z. B. Kurz- und Galanterie-, Woll-, Wirtschafts- und Manufakturwaren. Die Leipziger Straße bildete bereits damals den Mittelpunkt des Verkehrs und des Handels in der neuen Reichshauptstadt. Die wirtschaftliche Entwicklung fand ihre Entsprechung in der Stadterweiterung und der Verdichtung. Die Phase von 1880 bis 1905 wurde bestimmt durch einen Bauboom, wie er erst nach dem Zweiten Weltkrieg wieder

einsetzte. Der Stadtkern wandelte sich damals zur Geschäftscity.

P. Stürzebecher, BusB 1978

Meine Erinnerung an den Potsdamer Platz ist nicht allzu lebendig. Lediglich in der Vorweihnachtszeit ging - richtiger fuhr - meine Mutter mit mir mal zu Wertheim und ich staunte über den, wie mir schien riesengroßen Tannenbaum im Lichthof und hatte Angst vor dem oder den Weihnachtsmännern, die im Kaufhaus rumliefen und denen die Kinder ihre Wünsche sagen durften. Ich traute mich nicht in ihre Nähe. Und ich staunte über die großen Baumkuchen, die man stückweise kaufen konnte und die so herrlich dufteten.

Seniorn

Diese Wünsche korrespondieren mit der Hoffnung, für den Platz eine seiner Geschichte angemessene Nutzung zu finden. Dem entgegen steht jedoch die allgemein gehaltene Vorstellung gelungener Urbanität, deren Hauptmoment die Mischung gesellschaftlicher Funktionen ist. Die "Kreuzberger Mischung auf dem Potsdamer Platz" negiert die besondere Geschichte dieses Platzes ebenso wie die zukünftige Dominanz von Daimler Benz. An diesem Beispiel wird einmal mehr deutlich, daß die großen Freiflächen des "Zentralen Bereichs" Projektionsflächen für die Sehnsüchte einer gelungenen, widerspruchsfreien Gestaltung dieser Stadt sind.

3.

Dieses abstrakte Harmoniemodell von Großstadt steht vor dem Hintergrund folgender sozialer Lage der Respondenten. Sie wohnen (oder wohnten) zu einem Großteil (56,7%) in an den Potsdamer Platz angrenzenden Bezirken (Kreuzberg, Schöneberg, Charlottenburg, Moabit, Tiergarten und Mitte). Weiterhin haben sie zum Großteil ein niedriges Einkommen (bis 1200 DM monatlich) und einen relativ hohen Bildungsstand; das Abitur überwiegt bei weitem (67%), weitere 25% der Befragten haben darüber hinaus ein Hochschuldiplom.

Um mit dem französischen Kultursoziologen zu

sprechen: die Gruppe verfügt über ein geringes ökonomisches Kapital, aber über ein sehr hohes kulturelles Kapital. Weiterhin vermuten wir, daß sie nur über ein niedriges soziales Kapital verfügen: wenig Verbindungen zu einflußreichen Leuten, die zu eigenen Zwecken genutzt werden können.

Daraus ziehen wir den folgenden Schluß. Die zu erwartende am Kapital orientierte Nutzung des Potsdamer Platzes (unter der Voraussetzung, daß der Platz sich nach dem Vorbild von Daimler Benz weiterentwickeln wird) hat den Zuzug mobiler, gut verdienender Arbeitskräfte zur Folge, die um die knappen Wohnstandorte in der Innenstadt konkurrieren werden. Die voraussichtliche Folge ist ein Verdrängungsprozeß auf Kosten der jetzt dort wohnenden Menschen, zu denen unsere Respondenten zu einem großen Teil gehören. Diese unterschwellige Angst vor der Verdrängung äußert sich unserer Meinung nach in einem Paradoxon: Dem Wunsch nach einem friedlichen Nebeneinander im Herzen einer Weltstadt. Die zu erwartenden Konflikte werden noch nicht antizipiert, stattdessen herrscht ein Wunschdenken, geprägt von der Vorstellung, man könne die Konkurrenz um den Standort Potsdamer Platz und deren Auswirkungen auf den Platz lenken oder sogar verhindern.

Herr B.W.Smith besichtigt die Leipziger Straße

Häuser, Geschäfte, Einrichtungen, soweit die vom Autobus wahrzunehmen waren, schienen Herrn Smith, wenn auch zweckmäßig erneuert, schon mindestens dreißig Jahre in der Welt. Nichts war auch nur einigermaßen auf Höchstleistung gestellt.

Wolken mußten, wenn sie von diesen Häusern gekratzt werden wollten, sich sehr niedrig halten. Herr Smith hörte erstaunt, daß der gleiche Mann, der den frühesten Lift bediente, noch immer amtierte. Überall noch funktionierten historische Institutionen und Gestalten.

In dem großen Speisehaus drehte der Portier des Eröffnungstages noch immer die Drehtüre.

Gottes eigenes Land hatte von einer solchen Hauptstraße keinesfalls Konkurrenz zu besorgen. Herr Smith betrachtete zunehmend freundlicher Häuser,

Gesichter, Autos, Schaufenster, Leute.

Er konstatierte, als guter Onkel, London sei eine Mischung von gestern und morgen, Paris sei von gestern, New York von morgen, Berlin von heute.

Diese C-Berliner hatten es noch viel zu grünhornhaft-wichtig, Er sah verblüfft selbst noch elektrische Schienenbahnen störend mitten durch den Verkehr fahren. Nahmen es nicht lächelnd genug, ihre Reklame war absolut uninteressant. Immerhin hatten sie Pep, insofern waren sie richtig.

Für den verkommenen Erdteil ist das schon allherhand.

Alles in allem war sie für Herrn B. W. Smith kein Erlebnis, diese Leipziger Straße der deutschen Reichshauptstadt Berlin. Er kam abschließend zu folgendem Ergebnis: ich sage nicht; >erstklassig<. Ich sage wohlwollend >immerhin<.

Lion Feuchtwanger, um 1929





Gruppe Müller

Arbeit vor Ort

Ausstellung der Arbeitssammlung "Stadtplanungskonzepte"

Teilnehmer:

Oliver Lorenz
Söhnke Baumgärtner
Leonard Goebel
Barbara Schultz
Peter Barth
Mathias Neumann

Unser Einstieg auf dieses Projekt erfolgte erst relativ spät, ungefähr drei Wochen vor dem Beginn der Aktionstage. In der Anfangsphase diskutierten wir über mögliche Formen und Inhalte unserer Arbeit. Dabei kristallisierten sich zwei Ansätze heraus:

Der erste bewegte sich im Rahmen von spontanen Aktionen; der Realisierung von Gedankensplittern. Ideen, die es dazu gab, waren:

- Das Haus durch eine Verspiegelung der östlichen Brandwand "verschwinden zu lassen", es als neutrale, nicht vorhandene, Projektionsfläche der Straßenflucht zu verwenden.
- mit den Proportionen von Mensch, Straßenbreite und Haushöhe zu arbeiten und die unterschiedlichen räumlichen Maßstäbe anhand von in den Straßenraum eingeblendeter über-/unterdimensionierter menschlicher Gestalten zu thematisieren.
- den Straßenraum direkt nach dem Prinzip der Camera Obscura in unseren Arbeitsraum zu projizieren.
- mit historisch rekonstruierten visuellen, körperlichen und akustischen Eindrücken, mit denen der

Raum der Straße die zur jeweiligen Zeit lebenden Menschen zu konfrontiert hat, zu spielen und herauszuarbeiten, wie dieser Raum erlebt, begangen, durchquert, sich angeeignet wurde.

Der zweite Ansatz, zu dem wir uns dann entschieden haben, war der eher architektonische Umgang mit der städtebaulichen Situation der Leipziger Str., bzw. deren Reflexion. Wir wollten eine historische Analyse versuchen um, als Voraussetzung für eigene Entwürfe, die heterogene Situation, die Gründe und städtebaulichen Leitbilder, die zu dieser Situation geführt haben, verstehen können.

Es ist unserer Meinung nach sinnvoll, sich gerade als Architekt eingehend mit Geschichte auseinanderzusetzen und zwar nicht um sich von den Konzepten der verschiedenen Zeiten "inspirieren" zu lassen, sondern um sich der eigenen Position bewußter zu werden.

Arbeitssammlung "Stadtplanungskonzepte" (als Ausstellung konzipiert)

In unseren Dokumentationen haben wir versucht die wesentlichen Schübe, die zu Wandlungen der städtebaulichen Leitbilder geführt haben kurz anzureißen. Das Ergebnis war eine Arbeitssammlung, die den Bogen schlagen sollte:

- von den Anfängen der Friedrichsstadt, der barocken Stadterweiterung der mittelalterlichen Stadt,
- über die Stadterweiterung zur Zeit der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts
- die wilhelminischen Ansätze und Ziele nach der Reichsgründung bis 1900
- die utopisch-realistischen Visionen der Weimarer Republik
- die des "III. Reiches",
- die Konzepte die in der Zeit des kalten Krieges entstanden
- die verkehrsplanungs-euphorischen Planungen der 60er und 70er Jahre
- bis zu den Ansätzen der "behutsamen Stadterneuerung" bzw. der verstärkten Berücksichtigung strukturbildender historischer Merkmale in der Friedrichsstadt der 80er Jahre.

In Anbetracht der Komplexität des Themas und des minimalen zeitlichen Rahmens konnte diese Arbeit



nur fragmentarisch bleiben. Als Arbeitshilfe zu eigenen Entwürfen zur Leipziger Str. (die ebenfalls nur angedacht worden sind) haben wir ein städtebauliches Massenmodell gebaut.

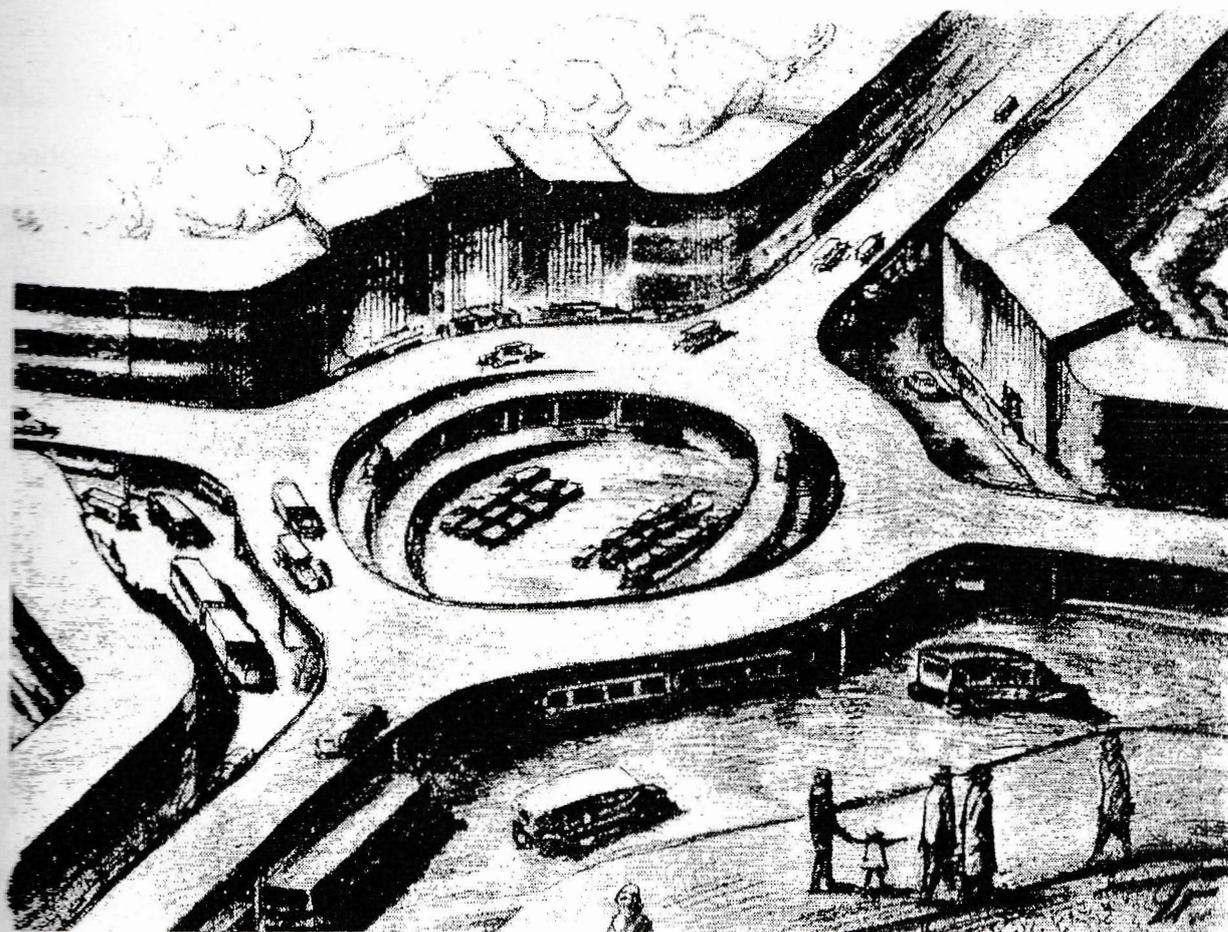
Aus dieser Arbeit heraus, entwickeln wir nun gerade zusammen mit den Studenten der TFH die Idee, im Anschluß das folgende Projekt zu realisieren:

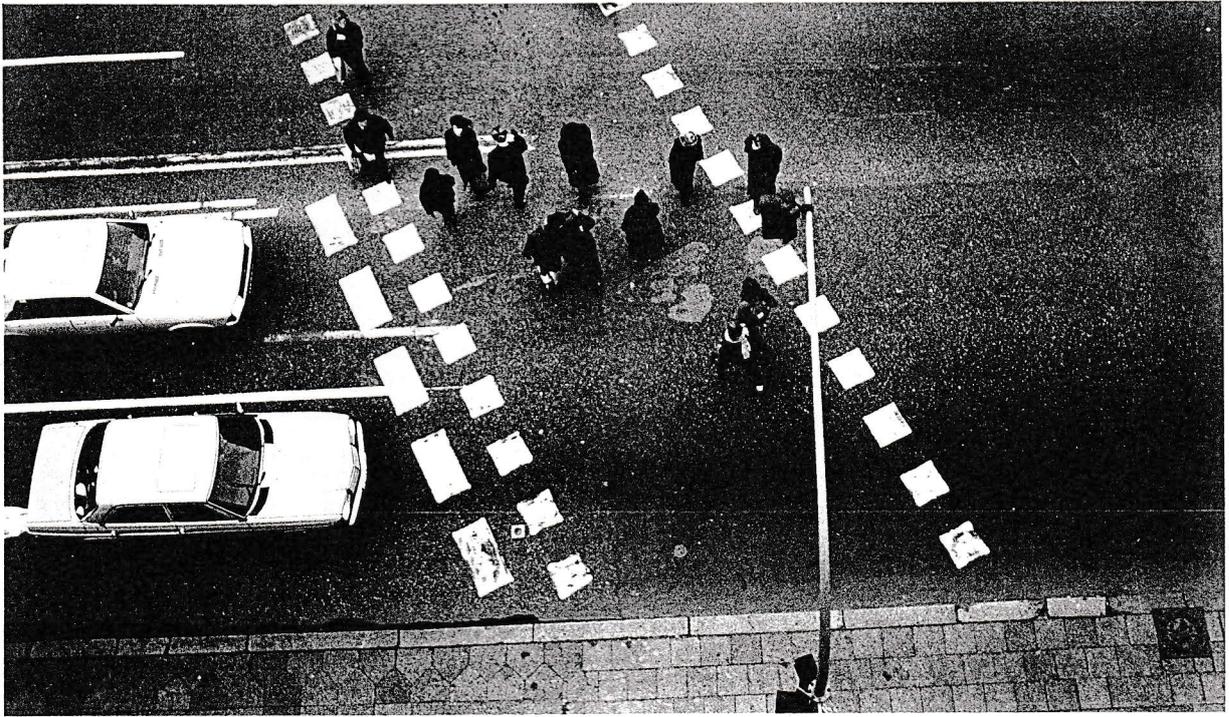
**DER SUBVERSIVE WEG ZUR STADTGESTALT
NICHTFACHLEUTE PLANEN DEN ZENTRALEN
BEREICH, POTSDAMER PLATZ UND MEHR**

Paralell zur bereits laufenden Senatsplanung wollen wir Alternativen erarbeiten.

UNSER ZIEL ist es, entsprechend dem interdisziplinären Anspruch der Botschaft e.V. Planungen zu entwickeln, die sich konzeptionell vom herkömmlichen Verfahren unterscheiden.

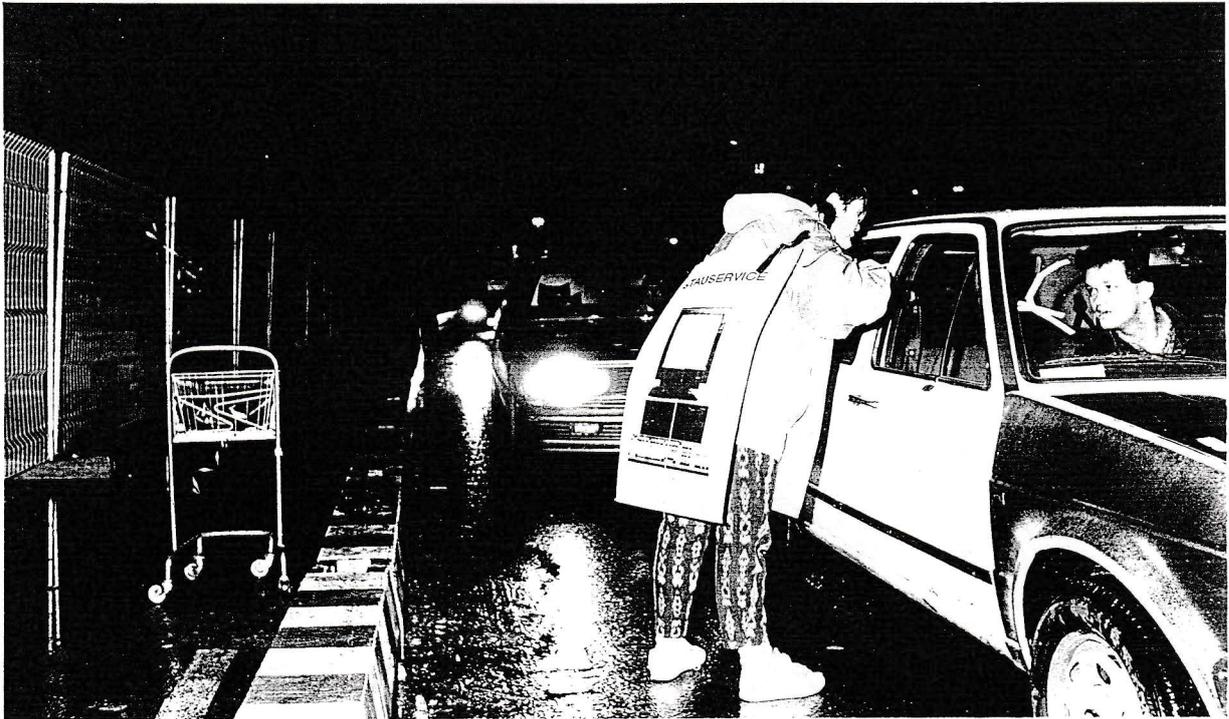
UM DEN ABLAUF dieses Projektes zu organisieren, wollen wir eine interdisziplinäre Konzeptgruppe bilden. Diese soll Veranstaltungen vorbereiten (Vorträge, Seminare u.ä.), um einen gemeinsamen Informationsstand für alle an dieser Arbeit Interessierten zu schaffen. Dieser Informationsstand soll Grundlage für ein gemeinsames Arbeiten sein, das sich in erster Linie am Prozeß und nicht am Ergebnis orientiert.





Dienstag 19.11. Stauservice ↓

↑ Freitag 23.11. Spaziergang zur rushhour



Psychological Research on Traffic Stress

The problem of traffic affects everybody nowadays. How do we get from A to B in big cities, assuming the distance is too long to walk or cycle? We can either drive or use public transport. In the last few decades there has been an enormous increase in the use of cars to get to and from work every day. The car and vehicle industry is booming and there has been corresponding policy to build and extend motorways within and between cities. Cars are expensive to buy and to run and have several hidden expenses. They are not even efficient timewise if the driver has to travel through rush-hour traffic. Cities can no longer absorb the amount of cars driving in them, not to mention the world's oil reserves which are rapidly diminishing. Why do people increasingly tend to use cars rather than public transport? Psychological researches has tried to answer this question.

Public transport is not very popular. It often involves waiting as trains are sometimes subject to delays, and do not travel an schedule. They are frequently crowded and a journey may involve several changes from bus to train, or from one underground line to another. Some people find that underground trains

smell bad. Others think that only the poor use public transport. Others are afraid of various forms of crime, ranging from pickpockets to violent youth gangs.

It appears that the key to the popularity of the car is privacy. Despite appalling traffic conditions, the privacy, comfort and flexibility of one's own car in a crowded city should not to be underestimated. Is public transport a viable alternative? How can it be made more attractive? Are there differences in health and feelings of well-being between car drivers and public transport commuters? How dense must the traffic become before governments and industry choose to invest their energies and finance in expanding public transport? For it is fact that mass transit technology is not as advanced as automobile technology. However, when mass transit technology matches the level of the car industry in terms of cleanliness, convenience, comfort and speed, drivers are far more likely to abandon their cars.

Let's imagine a driver who arrives a quarter of an hour late for work, after sitting in dense traffic the whole way and then circling the block three times before finding a parking space. A public transport commuter comes in the door at the same moment. The bus was delayed in traffic so he had to wait on a crowded platform for a later train which everybody squeezed into. There were no seats left. What frame of mind are these people in? Most likely, they will tell their colleagues they are suffering from stress. A condition of stress is the typical reaction of individuals to environmental demands that they cannot cope with. Stress manifests itself physiologically, emotionally and behaviorally. The cost of coping with stressors is not small. Psychologists have found that successful coping often leads to overgeneralisation of coping strategies, that is, the strategies are also used in non-stressful situations. Unsuccessful coping leads to helplessness and passivity. Whether successful or unsuccessful, coping takes up a lot of psychic energy which leads to fatigue and resulting deficits in performance and poststress insensitivity towards others. These deficits increase over time, if stressful conditions persists. The next section presents some of the research on the stress effects of driving and traveling by public transport.



Drivers

Researchers have reported increased tension (as measured by Galvanic skin response) and increased levels of heart rate, blood pressure and electrocardiogram irregularities in people driving in congested traffic. It appears that drivers with heart disease are especially prone to such cardiovascular effects. Also, the more complex the driving situation, the more likely it is that stressed drivers will make mistakes in braking and steering.

Similar stress effects were found in a simulation study of drivers' reactions to high levels of heat and noise. When in a second trial, noise and heat levels were increased, subjects performed more poorly on visual and auditory tasks. Further studies have confirmed poorer driving performance in conditions of great heat: drivers made mistakes such as lane drift, speeding and tailgating.

A further stressor that drivers have to cope with is air pollution. In congested traffic and at busy intersections, high concentrations of Carbon Monoxide (CO), far exceeding health safety regulation levels, build up inside a car. Then, drivers display impaired performance on visual signal-detection tasks. Again, these effects were more pronounced among drivers with a history of heart disease. Safe driving, therefore, appears to be hindered by the very conditions that driving itself generates.

Public Transport Commuters

Unfortunately, there has not been much research within public transport on passenger comfort or stress. However, it is clear from research done in densely inhabited apartment blocks that crowding is a stressor. It elicits the same withdrawal and helplessness that is associated with traffic noise.

Taylor and Pocock carried out a survey of London office workers' journey to work. The office workers gave details of their combined journey stages: by bus, train, underground, car or a walk of five minutes or longer. The average journey had 2.48 stages. The findings were cross-tabulated with company records of certified and uncertified absence from work. The authors found an increase in both certified and uncertified leave among employees whose journey had many stages. Besides, significantly

higher rates of uncertified absences were found among car drivers and commuters whose journey lasted longer than one and a half hours.

Singer et al. conducted a field experiment with thirty commuters in Sweden in the Stockholm area. Fifteen commuters travelled from the first stop of the train line, and the other fifteen from a station halfway along the line. The subjects submitted urine samples from before and after their journeys for four days. The adrenaline and noradrenaline levels in the urine were analysed.

Both levels had increased after the journey for all subjects. However, increases in adrenaline secretion were higher for those commuters entering the train halfway along the route, suggesting that the duration of the journey was not as stressful as the uncertainty of getting a seat or crowding.

How can public transport be made more attractive? Everett and Deslauriers carried out an experiment on a university campus, consisting of 36,000 students and staff. The aim of the experiment was to increase public transport usage by rewarding bus riders. Passengers received a token, i.e., the tokens ceased to be so interesting when they were distributed every time or less than once-in-three times.

Everett suggests other possible areas of reinforcement theory research in public transport user behavior. Investigation of the effects of better ride quality, service frequency and trip flexibility on commuters could prove fruitful. Another provocative area of research would be to simultaneously reward public transport users (fare decreases, better service) and punish car users (petrol price increases etc.).

Residents of Noisy Areas

Another aspect of urban transportation is the social cost paid by people whose homes are forcibly relocated to make space for new roads or railway lines. These are usually long-established residential areas in which some community members have lived all their lives. Investigators have found that people who are relocated tend to visit neighbours less. They withdraw. Sometimes old people actually appear to pay for relocation with their lives. Spou-

ses have reported their partner's not being able to get over the move, resulting in premature death.

Perhaps the worst aspect of transportation in cities is noise. People who live, go to school or work in areas where traffic is very heavy possibly form the biggest group of people affected by transportation. They are affected by noise, vibrations, and exhaust fumes. Weaker social groups such as children, the elderly and the institutionalised are especially bothered by transport noise, be it from cars, buses and lorries, from nearby rail lines or from aircraft.

German investigators, Neus, von Eiff et al. studied the relationship between traffic noise and hypertension in 1983. They found that more people were treated for hypertension in noisy areas compared to quiet areas. Besides, more cases of hypertension were treated among people who had lived in a noisy area for a longer time. Noise-associated cardiovascular effects have also been found, especially among adults and children exposed to aircraft noise.

The Los Angeles Project (1980) studied the effects of aircraft noise on elementary school children. It examined changes in physiological, cognitive and motivational processes. The project aimed at confirming earlier laboratory experiments that had found noise-induced changes in attentional strategies, feelings of personal control and non-auditory physiological responses related to health. Furthermore, it had been observed that exposure to unpredictable or uncontrollable noise led to after effects of deficits in performance and social sensitivity, that is, these deficits persisted after the noise had terminated.

Subjects were pupils from four schools situated directly under the Los Angeles airport flight paths. During school hours an aeroplane passed over the buildings every two and a half minutes. A control group of pupils from three quiet schools was used. The researchers made further tests among the same groups a year later to check adaption to noise-impacts.

Half of the children from each school sample were given a soluble test puzzle and the other half, an

insoluble one (the pieces did not fit). They worked on the puzzles for a set period of time. Afterwards, all children were given a soluble test puzzle. This test measures „learned helplessness“, a phenomenon first described by Martin Seligman. It occurs when an individual is unable to exert any control over environmental s/he cannot influence such events, s/he responds with a reduction of motivational behavior in general, even in situations where control is possible.

As anticipated, the investigators found control-related motivational and cognitive deficits. Children from noisy schools were less likely to solve the puzzle, took longer to solve it, or they actually gave up persistence at solving the puzzle shows that exposure to uncontrollable tolerance. These effects were found to be just as strong a year later. This implies that the children had not adapted to the noise, it still stressed them.

Another test found that children from noisy schools were more likely to leave the choice of a game to play to an experimenter, whereas „quiet school“ subjects made the choice themselves.

It is important to mention that achievement motivation is influenced by what a person attribution his failure to. If the cause of environmental stressors and related deficits in performance are considered to be stable, global and personal, learned helplessness more probably sets in.

The study also revealed that noise significantly affected the children's health. Children attending schools in noisy areas had higher blood pressure than the children from quiet areas. These blood pressure readings had not diminished one year later. Children did not physiologically adapt to the noise. It is possible, however, that family history of hypertension or parents' attitudes to noise also influence children's health. This was not examined by this study.

Examination of children's cognitive performance under exposure to noise shows a susceptibility to distraction that increases with time. As a result of this distractibility, children made rapid, careless responses on tests calling for sustained attention.



Stressors also appear to inhibit the monitoring of multiple inputs. Children paid more attention to the more important aspects of the task and ignored secondary cues. They also seemed to remember primary material, and items at the end of a list better. Memory for incidentals or items occurring earlier in a list was worse under noise. Some impairment of earlier in a list was worse under noise. Some impairment of auditory discrimination was found. Children could not discriminate subtle changes in signal-to-noise ratio. Performance after-effects such as careless proofreading, reduced frustration tolerance and social sensitivity occurred. These effects do not seem to decrease with the length of exposure to noise.

Contrary to expectation, mathematics and reading skills were not affected by noise at school, only by noise at home.

The Los Angeles Noise Project is unable to describe implications for people suffering prolonged exposure to noise since acute rather than long-term effects were measured.

Conclusion

The research outlined in this paper would seem to support the reduction of car usage. It is clear that public transport is environmentally cleaner and more economical. The switch to public transport is not unequivocal, however, since the crowding often experienced on trains also affects people adversely. Although the reported findings about the effects of environmental stressors on health and performance are far from optimistic, the authors emphasise that they can only be seen as suggestions. A lot more research replicating results must be done. Longitudinal (long-term) research especially, must be conducted in the future.

Martina Moroney, November 1990

Source Material:

Behaviour, Health and Environmental Stress by Cohen, Evans, Stokols & Krantz. Plenum Press New York 1986.

Transportation and Behaviour by Altman, Wohlwill & Everett. Plenum Press New York 1981.

Environmental Psychology. Principles and Practice by Robert Gifford. Allyn and Bacon Inc. 1987.

Urban Problems Psychological Inquiries by Kalt and Zalkind. Oxford University Press 1976.

Environmental Psychology. Man and his Physical Setting. Editors: Proshansky, Ittelson & Rivin, Holt, Rinehart & Winston 1970.

Gruppe 9. Dezember, Juli 90

Charta für die Mitte von Berlin

Berlin ist eine polyzentrische Stadt. Mitte im engeren Sinne ist das historische Innenstadtgebiet innerhalb der ehemaligen Zollmauer des 18. Jahrhunderts, das durch die entsprechenden Torplätze und deren Umfeld an allen entscheidenden Stellen deutlich abgesetzt ist. Mitte im weiteren Sinne ist, im Blick auf das Zweitzentrum Charlottenburg, das gesamte Gebiet innerhalb des S-Bahn-Ringes: die fünfgeschossige verdichtete Stadt des 19. Jahrhunderts. Die folgenden Aussagen beziehen sich angesichts des bevorstehenden Zusammenwachsens der Stadthälften, auf die engere historische Berliner Mitte, beanspruchen aber eine analoge Geltung für das gesamte innerstädtische Gebiet.

1. Die vorhandene Mitte ist, nach den Zerstörungen durch 12 Jahre Nazi Herrschaft und 6 Jahren Krieg, das Produkt einer weitergehenden Zerstörung durch Wiederaufbau und Mauer. Was Berlin geprägt hat ist, besonders in den Grenzbereichen (z.B. die Friedrichsstadt beidseits der Mauer), die Gleichzeitigkeit bzw. Vermengung von kaltem Krieg und der

autogerecht entmischten Stadt der Charta von Athen. Die Folgen, innerstädtische Peripherie und städtebauliche Konfrontation, gehören im Berliner Zentrum zusammen. Heute muß beides gleichzeitig beendet werden. ein Neuanfang ist durch den Fall der Mauer und die dadurch freigegebenen unbebauten zentralen Flächen so nötig wie möglich. Alles, was für eine Wiederverstädterung der Mitte getan wird, ist Baustein eines Gegenentwurfs, muß exemplarisch sein.

2. Entscheidungen über den Umbau der Mitte sind an jedem einzelnen Ort zugleich Entscheidungen über das Ganze der Stadt. Stadtökologie im allgemeinsten Sinne heißt: was nicht im Zentrum untergebracht wird, zerstört das Umland. Stadterweiterung innerhalb der Stadtgrenzen des Groß-Berlin-Gesetzes von 1920 heißt, sparsamer Umgang mit dem Boden, Verdichtung im Zentrum und der Subzentren.

3. Angesichts des Ausmaßes von Kriegs- und Nachkriegszerstörung sind die offen gebliebenen Bereiche der Berliner Mitte kein Experimentierfeld für utopischen Städtebau, sondern ein Territorium mit präzisen historisch-politischen Bindungen. Es geht um Stadtidentität und den Umgang mit dem, was da ist, um kritische Rekonstruktion einzelner Quartiere durch neue Architektur innerhalb reflektierter historischer Strukturen. Es gilt, sich die Dialektik von Außerordentlichkeit der Situation und der Zulassung von Normalität des Alltagslebens zu bewegen. Architektur, die diese Balance nur nach einer Seite - bloß Superzeichen oder bloße Rekonstruktion des Gewesenen - auflöst, ist zu wenig.

4. In die neue Gestalt muß die ganze Breite der Geschichte eingehen: die einstige historische Dichte, die Geschichte der Zerstörung (mit ihren Gründen), und die Faszination der heutigen - gerade noch als durch die Mauer geteilt - erkennbaren Leere. Historisch "verbranntes" Gelände muß bearbeitet, sichtbar gemacht werden: Reichskanzlei-Fläche, Volksgerichtshof, Gestapo-Gelände und andere Orte des Naziterrors, der Verfolgung und des Genozids an den Juden.

5. Städtebauliche Ordnungselemente sind: Fluchtlinien, Höhenlimits, Parzellisierung. Fluchtlinien und



Höhenlimits definieren städtischen Raum, Parzellierung definiert den städtischen Maßstab und die typologische Entwicklung. Diese Elemente müssen nicht künstlich angelegt werden. Die Berliner Mitte ist parzelliert.

6. Die Stadt verfügt über großzügige historische Räume. Die Straßen und Plätze sollen in ihrem Grundtypus wiederhergestellt werden. Das schließt den sinnvollen Rückbau ein, bzw. die Wiederherstellung historischer Baufluchtlinien. Die alten Verbindungen müssen wieder angeknüpft werden (Potsdamer Straße, Wilhelmstraße, Lindenstraße, Dresdner Straße) und die Verkehrsdurchbrüche der sechziger Jahre müssen wieder geschlossen, die Trassen aufgehoben bzw. (Leipziger Straße, Mühlendamm, usw.) zurückgebaut werden. Die Straßenräume sind nicht alleine als Verkehrskanäle zu behandeln, sondern müssen allen städtischen Bedürfnissen offen stehen. Die Gleichwertigkeit aller Beteiligten ist Grundprinzip.

7. Die Berliner Mitte hat nur dann eine Chance, lebendige Stadt zu werden, wenn sie funktional durchmischt ist: Wohnen, produzierendes Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Kultur, Religion, politisches Forum, Verwaltung, Erholung, Hotels, Gastronomie, usw.. Die Aktualität der Funktionsmischung ist doppelt begründet: sie antwortet auf die Modernisierung von Produktion und Kommunikation durch informationsverarbeitende Systeme einerseits, auf neue stadtökologische Notwendigkeiten andererseits. Grundeinheit funktionaler Mischung ist die Parzelle.

8. Berlin ist und war eine Stadt der Zuwanderer. Funktionsmischung muß daher auch immer soziale Mischung sein. Die gemischte, typologisch unterschiedliche Stadt ist die Chance, Minderheiten und

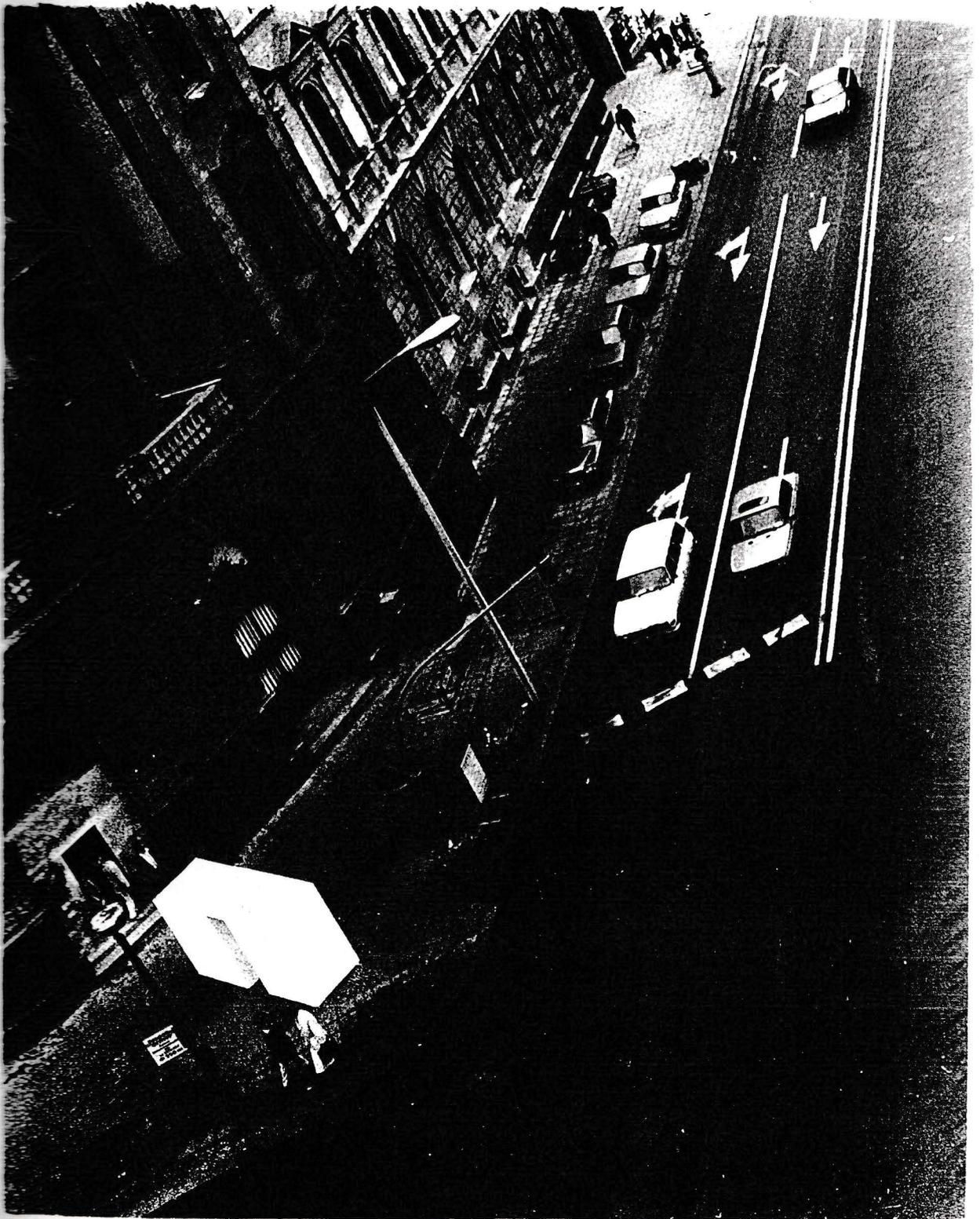
Alternativen zwischen verschiedenen Kulturen zu organisieren.

9. Funktionsmischung bedeutet qualifizierte Verdichtung. Zur Sicherstellung ökologischer Verträglichkeit dieser qualifizierten Dichte ist das entsprechende stadtökologische Instrumentarium da. Die Parzelle ist angesichts des heutigen Umweltrechts die kleinste Zurecheneinheit der Verursachung und Beschränkung von Emissionen. Sie bündelt einerseits Belastungs- und Anspruchsrechte, sie setzt andererseits Raum für stadtökologische Ansprüche frei, Verdichtungsausgleich, Wildwuchs, pocket parks.

10. Funktionsmischung auf Parzellenebene heißt: Stadt der kurzen Wege. Das ist der Schlüssel zur Verkehrsberuhigung. In dem Maße in dem sich das Stadtzentrum zunehmend baulich rückverdichtet und mit neuen Nutzungen und stadträumlichen Strukturen füllt, muß allerdings der öffentliche Nahverkehr modernisiert, verdichtet und weiter vernetzt werden. Das Stadtzentrum kann und muß zugleich unmittelbar an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz der Fernbahnen angeschlossen werden. (Tunnelanlage)

11. Die Spree ist die natürliche Entwicklungsachse der gesamten Mitte. Sie ist entsprechend vielfältig zu behandeln, als Naturraum, als Stadt- und Wahrnehmungsdimension, als Transportsystem für das produzierende Gewerbe, als Freizeit- und Kulturraum.

12. Alle Planungsprozesse müssen mit umfassender Bürgerbeteiligung unter Einbeziehung öffentlicher und fachöffentlicher Diskussion erfolgen. Direkte Mitbestimmungsrechte der Stadtbevölkerung beider Seiten müssen gesichert werden.



"Archaic Arc" Daniela Comani/Monica Bonvicini



Leipziger esquina Mauer



Berlin 19.25 noviembre
1990

CMM

Leipziger esquina Mauer

Nuestro primer objetivo era realizar una labor publicitaria, atraer la mirada del público sobre el edificio, centro del proyecto "Dromomania". La idea para llevarlo a cabo fue construir un enorme "reclamo", empaquetando la casa a modo de regalo, que se viera desde todas partes y dirigido a todo tipo de público, ayeno a su edad o sexo. Un reclamo que fuese: atractivo, sugerente, bonito, apetecible..... Queríamos que la visualización del edificio fuese metafórico, con más pretensiones estéticas desmesuradas, pecando de exageradas: alegre, mundano, folclórico, kitch, vanal, goloso.... Nuestro idea era provocar en el público el deseo de poseerlo, de conocerlo. El segundo objetivo era informar al público sobre lo que allí estaba aconteciendo. El público vendría con el deseo de conocer lo que ocurría en el edificio y libremente podrían leer o recoger hojas informativas sobre los objetivos que el proyecto "Dromomania" abarcaba.

CMM

Unsere primäre Absicht war es, eine öffentliche Arbeit zu realisieren, welche den Blick des Publikums auf das Gebäude, den Mittelpunkt des Projektes "Dromomania" lenken sollte. Zur Verwirklichung wurde dann eine enorme "Reklame" konstruiert, das Haus wie ein Geschenk verpackend, sichtbar von allen Seiten und jede Art von Öffentlichkeit anziehend, unabhängig von Alter oder Geschlecht. Eine Reklame, die attraktiv sein sollte, beeinflussend, hübsch, gefällig... Das Erscheinungsbild des Hauses sollte metaphorisch sein, mit unmäßigen ästhetischen Ansprüchen, sich der Übertreibung sündig machen: Freude, Weltlichkeit, folkloristisch, Kitsch, banal, lieblich... Unsere Idee war, in der Öffentlichkeit den Wunsch nach "Inbesitznahme", nach Kenntniss zu provozieren. Die zweite Absicht bestand darin, Informationen über die Ereignisse der Veranstaltung zu vermitteln. Das Publikum kam mit dem Wunsch zu erfahren, was stattfand im Hause und konnte sich die Informationsblätter nehmen, welche die Absichten des Projektes "Dromomania" umrissen.





David's Project

Die Koordinaten von Heimat und Gemeinschaft werden sich verschieben. Eine antikulturelle Haltung wird die Völkerblockbildung ablösen. Auf der Grundlage der Überlegung, daß sich hierbei das gesellschaftliche System von der kollektiven Macht zur individuellen Verantwortung hin entwickeln wird, initiierte David Ayers 1969 ein inter-dizisplinäres Projekt, welches hierzu konkrete und hypothetische Entwürfe in Workshops, Ausstellungen und Symposien liefert: the world, a universal sculpture.



INHALT

Programm

Eröffnung	4
Der 7.Raum	6
B.U.N.D.	9
B.I.W.	11
Beschleunigung	12
Seniorinnengespräch	14
Arbeitstreffen Gruppe 9.Dez.	19
Offenes Gespräch "Zukunft Berlin-Mitte"	23
Performance	29
Entertainment	31

Arbeit vor Ort

Das Herz der Stadt - Eine Kopfgeburt	33
Gruppe Müller	36
Psychological Research on Traffic Stress	41
Gruppe 9.Dezember Charta für Berlin-Mitte	45

Installationen

"Archaic Arc"	47
"Leipziger Esquina Mauer"	48
"traffic is heroin"	50
"Faktotum"	53
"Rotation"	54
"Kunst für Touristen"	56
"Pneumonischer Block"	58
"Der 7. Raum"	61

Anhang

Lageplan	62
Hypercard-Kurzdokumentation	63
Botschaften	66
Presse	68

Montag, 19.11.1990

Eröffnung

Allgemeine Hektik. Menschen rennen durch die Gegend und suchen ihre Werkzeuge. Andere warten und nehmen ihr erstes Bier zu sich. Alle sind noch mitten in der Arbeit. 18 Uhr es regnet, langsam füllen sich die Räume, plötzlich Lärm auf der Straße, Parolen werden gebrüllt, kurz darauf setzt klassische Musik ein. Dann Hardcore. Ich lehne mich aus dem Fenster. Die Fahne bläht sich im Wind wie ein Segel, ich laufe die vier Stockwerke hinunter, Publikum kommt mir entgegen beäugt die Dokumentation auf den Treppenbänken. Im Hausgang der Mixer, Verstärkeranlagen, draussen zwei Busse mit Boxen drin, erstaunlich klein für die Lautstärke, eine Mensentraube steht im Wind und schaut die Hauswand hoch. Das Licht der Scheinwerfer spiegelt sich auf der Straße und die Autos fahren trotz der ungewöhnlichen Geräusche weiter. Gegenüber vor dem Postmuseum steht im Halbdunkel der ARC, unter seinem rechteckigen Bogen ist es trocken. Ich blicke auf die Straße und das Haus und die Menschen, alles wartet auf die Ordnungshüter. Eine Klangkollage, Beats verschiedener Herkunft, Strassenlärm original und abgemischt (von Martin Leeder, realisiert durch TotalSound). Etwas ungewöhnliches geschieht hier und Passanten fragen mich ob man sich da hinauf trauen kann, ob es Freibier gibt und ob ich englisch spreche. Es klingt besser als wir erwartet haben, nun beginnt der zweite Teil, Verkehrsraunen eine Geige setzt von weit her ein, es ist kalt. Ein warmer Ton mischt sich mit den Geräuschen der beiden Mikros, die zwecks Feedbackvermeidung hinter der Straßenecke an der Ampel Leipziger Straße Richtung Potsdamer Platz stehen. Sekundenlang Gänsehaut. Rebecka Holmes steht über der Kreuzung streicht ihren Bogen über Noten von JSB (Air), die meisten Besucher sind schon dabei die Ausstellungsräume im 4. Stock zu begutachten und Sektgläser in den Händen zu haben. Alles drängt sich vor dem Ausstellungsgut und an der Theke. Man redet und begrüßt Freunde von Freunden. Die Ausstellung hat begonnen.



Dienstag, 20.11.1990

Der 7. Raum

Farbtafeln), die in Zusammenhang mit den INNEN stattfindenden Untersuchungen stehen.

Die Aufführungen werden am 20., 21., 22. 11.1990 um 19 Uhr stattfinden.

Am 24. November findet eine Expedition des Projekts im Kunsthaus TACHELES statt. (21 Uhr)

Außerdem, wird das Stück in einer anderen Form (als Film/Sprachaufführung), im SO36 gezeigt (2. Dezember 22 Uhr)

DarstellerInnen: Uli Ertl - Anke Pfeiffer - Matthias König - HW. Kroetzing - Axel X

Platten+GerüstBau+Tauziehen: Ed van Mengen, Phillip Scheffner, u. a.

Raum 3, Ein Stadtplaner - alle sagen DONG ! - hängt Pläne einer Stadt auf. - alle sagen DONG ! - Pläne von früher und jetzt.- alle sagen DONG ! - überall ist der Potsdamer Platz drauf. - alle sagen viermal laut DONG ! -

Raum 6, Künstler , Rotation. Aus dem kellerstaub tauchen Rahmenschildchen auf. Städtenamen, sehr viele, unzählbare. Städtenamen wie z.B. Bernau, Oschatz, Brinkum, Soltau, Rositz, aber auch Berlin. Die Geschichte des Hauses in der Mauerstraße Ecke Leipziger, wie lange bis zum Ende ?

Direktumsetzung von gleichzeitig durchgeführten Untersuchungen zum Thema Stau.

Was wird: Ein Bote sammelt aus 6 hintereinanderliegenden Räumen Informationen (schriftlich und visuell). Der Redakteur im 7.Raum verarbeitet dieses Material direkt sprachlich und kombiniert es mit vorher einstudierten Darstellungsformen (gesangliche Strukturen, Sprechdynamik, etc.) Der Bote bringt das erarbeitete (in sechsfacher Ausfertigung) aufs Dach.

Auf dem Dach wird das ständig eintreffende Material pausenlos von zwei Rampen aus in Gesang und Sprache verkündet. Gleichzeitig werden auf Anweisung der Sprecher hin bauliche Maßnahmen am Haus durchgeführt (Rekonstruktion des Dachstuhls, Veränderung der Fassade mittels großformatiger

Da stehe ich nun schon wieder auf der Straße. Die Autos schieben sich an mir vorbei. Es ist RushHour und dunkel geworden, nochmal eine halbe Stunde Stau zwischen Feierabend und Fernseher. Trommelnde Finger auf Lenkrad bei roter Ampel. Der Blick schweift. Doch was ist das ? Wer redet da , wer stammelt Worte ohne Sinn von Städtebau und blauen Zimmern ? Aha Schätzungsweise jeder 20ste Autolenker registriert den Bohrrinselähnlichen Botschaftensender auf dem Dach. Warum stehen die da in gelben Regenmänteln und reden laut ? - CHAOTEN , Steinewerfer ? Es wird grün. Für mich den unmotorisierten Verkehrsteilnehmer ist es recht angenehm bei einem Theaterstück umhergehen zu können. Da rutschen farbige Platten-Elemente die Stockwerke herab, an der Fassade baut sich langsam ein Blockdiagramm auf, gleichzeitig in der Eile nicht dekodierbar, bei dem Botschaftenüberschuss bleibt einem nur noch sich multimedial hinzuschalten, es wird eifrig applaudiert.



Dienstag, 20.11.1990

B.U.N.D.

**Öffentlicher Nahverkehr
Vortrag zum ökologischen Stadtumbau**

Immer mehr Menschen begreifen, daß die katastrophale Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte, die bundesweit zum Niedergang der Eisenbahn und zur Dominanz der Straße in allen Transportbereichen geführt hat, angesichts immer steiler wachsender Zulassungszahlen zwangsläufig in einer Sackgasse enden muß. Trotz Waldsterben, Klimakatastrophe und hunderttausender verletzter Verkehrsteilnehmer jährlich soll nach dem Willen der Bundesregierung der jetzige Kurs weitergefahren werden. Es ist beabsichtigt, wieder Milliarden in den Straßenbau (u. a. DDR) zu investieren; die Entwicklung einer umweltgerechten Infrastruktur wird weiterhin verhindert. So bleiben alle Vorschläge, den ökologischen Stadtumbau auf regionaler Ebene einzuleiten, letztlich Makulatur, wenn nicht endlich die nötigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Das reicht von der konsequenten Durchsetzung des Verursacherprinzips bei Umweltschäden bis zur Änderung der Straßenverkehrsordnung nach Gesichtspunkten der Ökologie und Sicherheit.

In Berlin stehen wir angesichts der Dynamik der

politischen Ereignisse in der DDR nun vor der Situation, im Bereich Stadtentwicklung und Infrastrukturplanung wichtige Strukturentscheidungen in sehr kurzer Zeit treffen zu müssen. Die Verkehrsplanung für den Großraum Berlin muß nach einem komplexen Konzept ausgerichtet werden, das sich an den Zielvorgaben der Umwelt- und Sozialverträglichkeit orientiert. Dabei sollten die mit dem Verkehr zusammenhängenden Probleme interdisziplinär bearbeitet werden.

Die Umsetzung fortschrittlicher Ziele bei der Gestaltung der Metropole Berlin wird in der nächsten Zeit einen hohen persönlichen Einsatz möglichst vieler engagierter BürgerInnen benötigen. Der BUND setzt sich in seiner Funktion als eingetragener Naturschutzbund für die Umsetzung stadtökologischer Ziele ein.

In atemberaubendem Tempo haben sich die Straßen unserer Städte in den letzten Jahrzehnten zu reinen Durchfahrts- und Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr entwickelt.

Sowohl aus umweltpolitischer Sicht als auch im Hinblick auf notwendige Verbesserungen der Lebensqualität in unseren Städten ist hier ein radikales Umdenken nötig. Straßenraum ist für viele unserer Mitbürger nur noch die vermeintlich schnellstmögliche Verbindung von A nach B. Wartezeiten in Staus, Abgase, Aggressivität und vieles mehr werden dafür in Kauf genommen, da der PKW in höchstem Maße mit emotionsbeladenen Vorstellungen wie Freiheit, Unabhängigkeit, Kraftzuwachs durch die Maschine, Potenz usw. besetzt ist. Es kann nicht hingenommen werden, daß diesem völlig irrationalen Handeln noch länger Vorrang vor allen anderen Interessen eingeräumt wird.

Um unsere hektische Autostadt, die uns zu Opfern eines "Höchstgeschwindigkeitsrhythmus" macht, zu einer aktiven lebendigen Stadt werden zu lassen, in der man sich wohlfühlen und gesünder leben kann, sind individuelle Bewußtseinsprozesse nötig. Diese müssen aber aufgrund der drängenden Umweltprobleme von radikalen Maßnahmen zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs begleitet werden:

- Straßenrückbau
- Dezentralisierung
- Autofreie Bereiche
- Ausbau des ÖPNV



BIW - Bürgerinitiative Westtangente

Keine Verbreiterung der Leipziger Straße !

Entschieden gegen eine Verbreiterung der Leipziger Straße auf 2x3 Spuren (heute 2x2) wende sich die Bürgerinitiative Westtangente (BIW). Nicht nur das damit Wohnraum vernichtet würde - 2 Häuser müßten fallen - sondern sie würde auch die Vorfahrt des Autos am Potsdamer Platz betonieren. Eine solche Entscheidung legt, nur schwer veränderbar, fest, daß an diesem zentralen Ort von Berlin das Auto dominieren soll. Außerdem wird mit dieser Sachzwangspolitik ein starker Druck auf einen Ausbau der Potsdamer Straße ausgeübt.

Mit Straßenaus- und neubau ist aber keine vernünftige Verkehrspolitik zu machen. So heißt es im Hoffmann-Gutachten zum zentralen Bereich: "Durch eine noch so weitreichende Angebotsplanung im System "Straße" ist hier keinerlei Abhilfe zu schaffen." Oder im Klartext: Die Straßenplaner sind mit ihrem Latein am Ende.

*Das Auto der Zukunft muß:
bequem, hoch und kurz sein,
lautlos fahren,
keine Abgase erzeugen,
voll recyclingfähig,
fehlerfreundlich sein und
sicheres Fahren garantieren.*

*Es darf:
schön, elegant, luxuriös sein,
eine raffinierte Elektronik besitzen,
durch vollautomatische Leitsysteme bestechen.*

Es muß daher auf eine Verbreiterung der Leipziger Straße verzichtet werden und die Häuser (Ecke Mauerstraße und Ecke Otto-Grothwohl-Straße) erhalten werden. Statt der Verbreiterung sollte die Straßenbahn von Berlin-Mitte über die Leipziger Straße und Potsdamer Platz nach Schöneberg fahren und der Teil der schon überbreiten Leipziger Straße (zwischen Friedrichstraße und Spittelmarkt) zurückgebaut werden.

Die BIW hat ein Verkehrsberuhigungskonzept für Berlin-Mitte vorgestellt.

SCHLAGWÖRTE:

- einschränkende Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen
- Bevorzugung des Lieferverkehrs
- Verringerung der Parkflächen und strenge Kontrolle
- Keine zusätzlichen verkehrsbeschleunigenden Ampelanlagen
- durchgängig Tempo 30
- Stockholmer Modell (alle Autofahrer im Innenstadtbereich müssen Umweltkarte an die Windschutzscheibe heften)
- Mehr Grünflächen
- Straßenrückbau
- Fahrrad-Routen-Netz
- Busverkehr als Übergangslösung
- verstärkter Ausbau des Straßenbahnnetzes

*Es sollte (vor allem als Stadtmobil):
voll wendig sein,
nicht schneller als 50 km/h fahren
geringes Gewicht haben
steuerbare Hinterräder haben
für schnelle Überbrückung von Langstrecken
zur Querverladung auf der Bahn geeignet sein
variabel und vielseitig kombinierbar sein*

Fordstudie, Juni 1990



Dienstag, 20.11.1990

Beschleunigung

Die Nachbarn:

"Hommage an Conrads Konto"

Hartwig Nickola (Bass) - Stefan X (Saxofon)

Mit erstaunlicher Virtuosität vermochten es die beiden gestandenen Vertreter experimenteller Musik dem offensichtlichen Soll auf Conrad Bauers Konto ein Haben in Sachen freier Improvisation entgegenzusetzen. Begeistert nahm das zahlreich erschienene Publikum den faszinierenden Par force Ritt über alle Stile und Techniken hinweg. Die besondere Akustik (2facher Hall aus Treppenhaus und Blauem Raum) gab dem Sound eine verwirrende Tiefe. Um Punkt 12 zeigten die spanischen Schöpferinnen der rosa Schleife wie man feiert, das Saxophon variierte über "Happy Birthday" den Blues für BesetzerInnen. Ein Credo wider den Konsumismus, Ehrgeiz und Arbeit, Bier und Schokolade; und die, die kamen, gingen mit einer neuen Adresse im Kopf.

Das erste Frühstück wird reingezogen. Außer die 12 Botschaft-Apostel gibt es noch eine Soziologin (Dieteke), daß ergibt also ein richtiges Interdisziplinaires Fressen. Der Rest liegt mit einem Kater im Bett. Denken und Drogen doch nicht so glücklich verheiratet? We better call it a slow start.

Bevor es so richtig los geht ist es schon dunkel. Die Scheinwerfer ziehen eine Spur Richtung Botschaft. Es gibt Stau, na endlich! Der Stauservice mit Renate Giese u.a. macht sich auf den Weg die Autofahrer mit sinnvollen Fragen zu belästigen. Feeengleich tanzen die jungen Damen durch die berausenden Abgasschwaden und betören die Fahrzughalter mit Fragenbögen. Es dauert nicht lange bevor das Stauserviceteam ihre Geschenke verteilt hat. Jetzt abwarten wie viele ausgefüllte Formulare zurück kommen und wieviele Autobesitzer den Weg in die Botschaft finden werden. Fortsetzung folgt.

Auf dem Dach findet abends die Aufführung von Dem Brüssel-Projekt statt. Der 7, Raum. Gegen den Wind kämpfen sich Stimmen eine Bahn bis unten auf die Straße. Vocalisten gegen Pferdenkraft. An Hand der verkündeten Texte müßte man glauben, daß dieser Tag den verschiedenen Disziplinen eine ungeheure Arbeitsleistung gebracht haben. Wir von der Botschaft wissen, daß nur Aspirin auf dem Menu stand. Daß der Styropor abstürzte müßte sein. Dennoch Beifall und der Tontechniker wachte endgültig auf.

PS. Mittags versucht die Fahne (DROMOMANIA) mit dem ganzen Haus die Leipziger Straße runter zu segeln. Rechtzeitig ändern wir den Kurs und singen alle "Junge komm bald wieder"!



Mittwoch, 22.11.1990

Seniorinnengespräch

Eingeladen waren 5 Frauen, Augenzeuginnen zur Geschichte des Hauses und des Potsdamer Platzes, die sich mit der Aufarbeitung ihrer Erinnerungen in einem Projekt des Museumspädagogischen Dienstes intensiv beschäftigt hatten.

Herbst 44 - April 45, WMF-Haus von Rheinmetall-Borsig beschlagnahmt, im Erdgeschoß und im ersten Stock Arbeit an Rechnern (vermutlich ZUSE 1 und ZUSE 2) zur Berechnung der Flugbahnen der F55 "Feuerlilie". Diese Boden-Luft-Missile wurde unter der Leitung der Luftfahrtforschungsanstalt Hermann Göring E.V. von Rheinmetall-Borsig und der Deutschen Versuchsanstalt für Kraftfahrzeug und Fahrzeugmotoren entwickelt. Der Raketenmotor wurde mit einem Gemisch aus Sauerstoff und Alkohol betrieben. Die Rakete flog mit Überschallgeschwindigkeit. Erster Flug in Leba Mai 44 Zweiter in Peenemünde November 44. Junge Frauen, die rechnen konnten" wurden unter der Leitung von Studienräten zum Kriegshilfsdienst verpflichtet und in Marienfelde untergebracht, bei Tiefsttemperatur,... Einschlafen war unmöglich. Ab 4:30 Uhr Anwesenheitspflicht im Büro
Das Projekt unterstand vermutlich dem Reichsluftfahrtministerium das sich ein paar Häuser weiter

vorne an der Leipziger Straße befand.

Sie erlebte mit Schwester und anderen Kriegshelferinnen im Keller des WMF-Hauses die Bombennacht vom 3. Februar '45, bei der Berlin-Mitte weitgehend zerstört wurde und das Haus durch eine Phosphor-Brandbombe teilweise zerstört wurde. (das 9 Meter hohe Dachgeschoß wurde nicht wieder rekonstruiert).

Sie wußten nicht, was berechnet wurde, keine Information über den Hintergrund des Projektes. Es wurden Punkte beschrieben und berechnet die in Formeln eingesetzt und auf Tabellen übertragen wurden. "Und ich weiß noch genau, daß ich mal in soner Bahn einen Knick hatte und man hat versucht, mir das auszureden und jetzt nehm ich an, daß da die erste Raketenstufe abgeworfen wurde... Und nachher kam dann der Wernher von Braun, wie der die Raketen senkrecht in die Luft, ins All schoß und Bilder von der Erdkugel machte und da wurde ich aufmerksam und dachte, das ist ja das, was wir mal gemacht haben."

Ein Großteil der Ingenieure wurden in der UDSSR dienstverpflichtet. Nach dem Krieg keine Nachrichten mehr von der Dienststelle, dann Arbeit in Marienfelde weil WMF-Haus beschädigt, Russen bereits in Rudow, Schutz in Splittergräben. Das Gehalt zu der Zeit betrug immer noch von Borsig, 60 h die Woche, 160 RM im Monat.

Nach dem ersten Stückchen Kuchen ging man/frau zu allgemeineren Erinnerungen über. Manchmal ging das Gespräch im Stimmengewirr unter.

O-Ton:

"Zu Wertheim ging man nicht um was zu kaufen, sondern um zu schauen, flanieren... das war eben eine elegante Sache... Am Alex gabs Erbsensuppe für 30 Pf und Schrippen soviel man wollte, das hieß "Teller Brotsuppe halbe Kraft"... Die hatten da schon Automaten, die wurden von hinten, von der Küche gefüttert und vorne warf man dann seine 30 Pf ein und da kam das raus"...Fragen aus dem Publikum gaben die Stichworte: Wieso sind die Leute auf den alten Fotos so gut gekleidet? Haben sie auch im Zentrum gewohnt? War der Potsdamer Platz nur Einkaufsgegend für Wohlhabende? "Man ist früher viel gelaufen schon wegen dem Finanziellen, also da wurde viel -wert auf das Äußere gelegt.. Hut war sehr wichtig... Wer sich traute zu Wertheim zu gehen, der zog sich gut an..."



Produktivitätssteigerung bei Rheinmetall-Borsig

1938	1943
Bohren eines Geschützrohres = 20 Stunden	Bohren desselben Geschützrohres = 6 Stunden
Drehen eines Geschützrohres = 20 Stunden	Drehen desselben Geschützrohres = 2 Stunden
Prüfen und Sortieren einer bestimmten Menge von Zünderteilen durch Handarbeit von = 20 weiblichen Arbeitskräften	Prüfen und Sortieren einer bestimmten Menge von Zünderteilen mittels automatischer Prüf- und Sortiermaschinen von = 2 weiblichen Arbeitskräften
Fertigungszeit einer Sprenggranate vom Knüppel zum füllfertigen Geschöß = 77,2 Minuten	Fertigungszeit einer Sprenggranate vom Knüppel zum füllfertigen Ge- schöß auf modernen Hochleistungs- maschinen = 34,85 Minuten

»Diese Beispiele ließen sich beliebig vermehren. Hiermit ist gleichzeitig bewiesen, daß die von vielen für unmöglich gehaltene Forderung, mit ungelerten ausländischen Arbeitskräften und Frauen hochwertige Geräte, Waffen und Munition herzustellen, erfüllt werden konnte.«
(aus der Werkszeitung, Oktober 1943)



Mittwoch, 21.11.1990

Arbeitstreffen

Gruppe 9. Dezember

Die Gruppe 9. Dezember ist ein Zusammenschluss von Architekten, Städteplanern und anderen Fachleuten mit dem Ziel der Durchsetzung und Vertretung innovativer Stadtplanungskonzepte. Sie will als Gegengewicht zur herrschenden Berliner Senatspolitik wirken.

Die Erinnerungen, die die Seniorinnen des Ausstellungsprojektes "Spurensuche der Erinnerung" bei Kaffee und Kuchen in uns allen heraufbeschworen hatten, hingen noch im Raum, als um 18 Uhr die planerische Realität in Form der Gruppe 9. Dezember ihren Einzug hielt.

Nachdem sich die Herren zum Informationsaustausch noch ein Stündchen in die traute Behaglichkeit von Davids Project zurückgezogen hatten, konnten wir sie dann ab 20 Uhr doch noch dem geduldig ausharrenden Publikum präsentieren.

Den Anfang machte, vielen noch als ehemaliger Baustadtrat von Kreuzberg bekannt, Werner Orlovsky. Er skizzierte kurz die Entstehungsgeschichte der Gruppe 9. Dezember, einem Zusammenschluß von Stadtplanern, Architekten, Historikern, Geographen u.a. aus Ost und West, die sich nach der Maueröffnung zur Aufgabe gemacht hat, die Situa-

tion der zusammenwachsenden Stadt, besonders an den Nahtstellen zu verfolgen und wenn nötig, Einfluß zu nehmen.

Ulrich Reinisch von der Humboldt-Universität referierte dann über die Entwicklungen rund um die Leipziger Straße. Auf dem Gebiet westlich der Otto-Grotewohl-Str., das bis September 1989 vor allem aus politischen Gründen zum Niemandsland erklärt worden war, begann plötzlich hektische Bautätigkeit - es sollten Wohnhausscheiben bis an den Leipziger Platz herangezogen werden. Die im Dezember gegründete Gruppe konnte im Januar 1990 diese Bautätigkeit mit einer Pressekonferenz auf dem Leipziger Platz erfolgreich stoppen. Das Beispiel Leipziger Straße und die nachfolgenden Bemühungen, den Verkauf eines großen Teiles des Potsdamer Platzes an Daimler Benz zu verhindern, seien, so Reinisch, jedoch nur Teile des Konzeptes, gesamtstädtische Regulationsmechanismen zu erarbeiten, die auf eine Strategie der Mischung des Verschiedenartigen abzielen. Dabei bilden die Grundlage verschiedenen Komponenten, die die Gestalt einer Stadt vorgeben: Häuserhöhe, Straßenraster und die Parzellierung der einzelnen Grundstücke. Trotz dem Verweis auf historische Strukturen wehrte sich Reinisch gegen einen zwanghaften Historismus, der keinen Platz für neue Konzepte läßt (siehe auch Charta für die Mitte Berlins; Gruppe 9. Dezember, Berlin 1990).

Konkret zu diesem Haus, Leipziger Str.112/Mauerstr.12 konnte Helmut Maier die allgemeine Verwirrung aufklären. Zunächst wurde die Vermutung bestätigt, daß das Haus bereits auf der Denkmalliste der Stadt Berlin (Ost) stand, bestätigt (siehe Brief vom Magistrat an Helmut Maier vom 6.6.1990). Das Gebäude, von der Firma WMF erbaut und bis 1986 in deren Besitz, wurde zum Zwecke des Abrisses enteignet. Diese Enteignung war selbst nach DDR-Recht ungesetzlich, es hatte weder eine Anhörung noch eine Benachrichtigung des Besitzers stattgefunden. Die jetzt eingeleitete Anfechtung kann sich jedoch, wie so viele andere, über Jahre hinziehen. Zum ersten Mal war zu erfahren, was WMF mit diesem Haus, sollte es erhalten bleiben, vorhat: kein Verkauf, kein Abriß, sondern eine möglichst originalgetreue Rekonstruktion. Wie viele Grundstücke in dieser Gegend sei es nicht mit Geld zu bezahlen, da der symbolische Wert den tatsächlichen um ein beträchtliches übersteigt.



Donnerstag, 22.11.1990

OFFENES GESPRÄCH

“ZUKUNFT BERLIN-MITTE”

Orlowski (ehemals Bausstadtrat in Kreuzberg) liest vor: Erklärung zur Leipziger Straße, Charta für die Erhaltung des Hauses Leipziger Straße 112

ERKLÄRUNG ZUR LEIPZIGER STRASSE

Die stadtzerstörerische Baupolitik des SED-Regimes darf nicht fortgesetzt werden.

Die Gruppe 9. Dezember, die durch Mobilisierung der Öffentlichkeit vor einem Jahr die Bebauung des Leipziger Platzes verhindert hat, protestiert unter Bezugnahme auf die Thesen 6 und 7 der CHARTA FÜR DIE MITTE VON BERLIN gegen alle Planungen, die Leipziger Straße aufzuweiten und damit die noch vorhandene historische Bebauung abzubrechen. Das Haus Leipziger Straße 112 ist in der ursprünglichen Ausgestaltung zu rekonstruieren. Dabei soll die nun bestehende Nutzung als selbstbestimmtes interdisziplinäres Kulturforum im oberen Geschoß zu für die Betreiber bezahlbaren Bedingungen integriert werden.

Berlin, 22.11.90

GRUPPE 9. Dezember

Einleitung der Gesprächsrunde von Tina Ellerkamp (Botschaft)

Diskussion zum Thema Zukunft in Berlin-Mitte, Stichwort Pluralismus in der Innenstadt

Georg Augustin (Architekt): Diskussion muss aktualisiert werden, da es ein SED-Regime von dem die damalige Planung ausging, nicht mehr gibt. Resolu-

tion wie sie hier verlesen worden ist, ist nur sinnvoll, wenn sie in der Stoßrichtung nach vorne geht und nicht zurück.

Orlowski: Stoßrichtung geht nach vorne, da wenn nicht Berliner CDU Regierung doch zumindest CDU Bundesregierung da sein wird.

Augustin: Dann muß man sich doch mal fragen, inwieweit die Planung hier stadtzerstörerisch gewesen ist.

Diskussion zwischen Gruppe 9. Dezember und Augustin...

Tina (Botschaft): versucht zu unterbrechen, will Bezug herstellen zu den Räumungen in der Mainzerstraße in der letzten Woche. Spricht direkt die BesetzerInnen an. Was für Chancen gibt es unsere "Subkultur" fortzuführen?

Tom:(Kulturhaus Tacheles): Runden Tisch auf Bezirksebene bilden, da immer wieder gesagt wird, die Häuser seien nicht verhandlungsbereit, wobei oft vergessen wird, was für Verträge angeboten werden. Viele Fragen im Detail sind noch zu klären, um Lösungen herbeiführen und ziemlich schnell zu einer Deeskalation zu kommen und nicht die Lage noch einmal zuzuspitzen.

Jochen (Tacheles): Kategorisierung eines CDULers in drei verschiedene Gruppen von Besetzern.

Gruppe A: die sich Wohnraum schaffen wollen und bereitwillig verhandeln.

Gruppe B: Wochenendbesetzer, die quasi ihrem Hobby fröhnen.

Gruppe C: Militante, sozusagen die Terroristen.

Er hat dabei die Kategorie d vergessen der Leute wie z.B. die aus der Botschaft oder vom Tacheles oder Schokoladen, die nicht für sich allein etwas machen, sondern sich mit der Idee öffentliche Veranstaltungen zu machen Räume besetzen.

Tom: Wir distanzieren uns ganz klar von der Gewalt, die von beiden Seiten ausgegangen ist und wollen uns für eine gewaltfreie Lösung einsetzen.

Planungen aus der Zeit der SED holen auch das Tacheles immer noch ein, gerade was Straßenführung, Kanalisation und auch geplante Abrisse anbe-



man sich doch mal fragen, warum die Leute auf das Auto umgestiegen sind. (Publikumsreaktion: Heiterkeit)

Es folgt ein Diskurs über das Auto und seine Begleitumstände.

Autofreie Stadt, Auto als Sucht, Auto als Ausdruck (vermeintlicher) individueller Freiheit.

Besucher: In Stuttgart sieht das so aus, Daimler sitzt da und die Tarife des ÖPNV sind unverschämte hoch, vergleichsweise höher als in anderen Städten. Ich befürchte eine ähnliche Einflussnahme von Daimler-Benz auf die Verkehrspolitik in Berlin, nur mit fataleren Folgen. Das beliebte Argument auf Sicherung von Arbeitsplätzen durch die Automobilindustrie kann ich im übrigen nicht mehr hören.

...

Karsten Fechner (BI Stadtring Süd): Neues Verkehrskonzept entwickeln, z.B. durch moderne Straßenbahnen mit eigenem begrüntem Bahnkörper, mit Vorrangschaltung an Ampeln und als Niederflertyp wie in Bremen und Bern, leicht besteigbar für Alte und Behinderte.

Rainer Blankenburg: Das Verkehrsproblem ist eine Sache der Politik und nicht der Politiker. Natürlich können wir nicht das Problem aus Mitte zwei Kilometer weiter nach außen verlagern, aber das Problem zeitlich zwei Jahre zu verschieben bringt uns auch nicht weiter, denn in spätestens 5-10 Jahren wird sich die Politik dem Verkehrschaos beugen müssen. Es geht darum an die Öffentlichkeit zu gehen, Lobbys zu bilden und sich für eine Durchführung langfristig angelegter Planungen einzusetzen.

Von Halle: (Hochschullehrer TFH): Es herrscht hier ein Wunschdenken vor, was meiner Meinung nach in die falsche Richtung geht. Oder kann sich hier jemand den Kurfürstendamms ohne Autoverkehr vorstellen. (Publikumsreaktion: OH JA...)

Ich plädiere für die italienische Lösung, wie in Rom oder Florenz, da hat sich im Gegensatz zu früheren Jahren die Verkehrssituation dramatisch verbessert.

Werner Otlowski: Ich möchte hier noch einmal eine Lanze brechen für die Demokratie in Planungsprozessen. Direkte Mitbestimmung muß durchgehend gewährleistet werden. Ich finde es gut, wenn hier ein öffentliches Forum entsteht.

Besuch vom Land

*Sie stehen verstört am Potsdamer Platz.
Und finden Berlin zu laut.
Die Nacht glüht auf in Kilowatts.
Ein Fräulein sagt heiser: "Komm mit, mein Schatz!"
Und zeigt entsetzlich viel Haut.*

*Sie wissen vor Staunen nicht aus und nicht ein.
Sie stehen und wundern sich bloß.
Sie Bahnen rasseln. Die Autos schreien.
Sie möchten am liebsten zu Hause sein.
Und finden Berlin zu groß.*

*Es klingt, als ob die Großstadt stöhnt,
weil irgendwer sie schilt.
Die Häuser funkeln. Die U-Bahn dröhnt.
Sie sind das alles so gar nicht gewöhnt.
Und finden Berlin zu wild.*

*Sie machen vor Angst die Beine krumm.
Und machen alles verkehrt
Sie lächeln bestürzt. Und sie warten dumm.
Und stehn auf dem Potsdamer Platz herum,
bis man sie überfährt.*

Erich Kästner, 1928

Der Verkehr ruht in der Reichshauptstadt zum großen Teil. Karawanen von Menschen ziehen zu Fuß in die Fabriken und Büros. Aber ich hoffe, daß ich den Verkehr doch schnell wieder wenigstens halbwegs in Gang bringe, da die Verkehrstockungen zum großen Teil auf den Ausfall von Elektrizität zurückzuführen sind. Also müssen wir hier mit der Arbeit beginnen.

Joseph Goebbels, Tagebücher 1945



Hier werden wir keinen sozialen Wohnungsbau schaffen. Sicherlich ist aber so eine Vermischung wichtig, so war in ungefähr das Programm.

Seniorin: (arbeitete 145 im WMF-Haus): Ich kann ja nur als Privatperson was dazu sagen, aber ich könnte mir wünschen, daß der Platz auch schön wird mit netten Cafes, wo man tanzen gehen kann, aber auch Hotels... und auch Menschen müssen hier natürlich leben. Klar billig können die Wohnungen nicht sein. Daß es eben Verkehr gibt aber auch noch Platz ist für Kommunikation. Am Alex will sich doch niemand treffen, das ist doch tot da.

Journalistin: Mischung entsteht doch spontan in Jahren, das ist eine gewachsene Struktur, die kann man doch nicht von oben aufstülpen und sagen, da kommt jetzt ein Schuster rein. Es genügt nicht immer sein allgemeines Unbehagen zum Ausdruck zu bringen, man sollte sich die verschiedenen Phasen der Planung vergegenwärtigen und da eingreifen.

Graf (Architekt, Gruppe 9. Dezember): Nach den Marktgesetzn entmischt sich eine Region. Und die Kreuzberger Mischung hat sich nur erhalten, weil es eine Randregion gab, weil es keine großen Kapital-

interessen an Kreuzberg gab. Um die Durchmischung bei freier Marktwirtschaft möglichst zu garantieren würde ein fester Bebauungsplan und bindende Bestimmungen helfen, hiermit könnte eine monofunktionale Entflechtung verhindert und die Parzellisierung vorangetrieben werden, leider spricht die bisherige Erfahrung nicht unbedingt dafür.

Halle: Es ist möglich durch einen Bauleitplan festzulegen, wir brauchen hier 80% Wohnungen und 20% Gewerbe, so etwas kann man festlegen. Jede Gemeinde hat das Vorkaufsrecht auf ihre Grundstücke und kann damit vorantreiben, daß es beispielweise sozialen Wohnungsbau gibt.

Oftowski: Ich gebe die Kreuzberger Mischung als Leitbild, Einrichtung einer Stadtteilkommission mit umfangreicher Mitbestimmung. Es ist eine Steuerung möglich. Für den Neubau in Mitte gibt es jederzeit genug Mittel, unsere Sorge ist nur, wo bleibt der Altbau. Man muß mobilisieren und sehr viel mehr Mut haben: Feierabend, Filzlatschen, Fernseher, Flaschenbier, die unheiligen vier F, aber es sind immer ein paar Leute die Interesse haben und die muß man zur Mitbestimmung anstacheln. Ohne privates Kapital geht die Mischung jedoch natürlich nicht. Und wenn da Architekten und Stadtplaner ihre eigentliche Rolle ergreifen und sie verantwortungsbewußt im Interesse der betroffenen Bevölkerung wahrnehmen, dann ist ja alles in Ordnung.

Dieses Gebäude hier kann bleiben, sagt der Architekt und dieses Gebäude muss bleiben lautet jetzt die politische Forderung. Und daß wir die Forderung erheben, wenn WMF jetzt wirklich seine Deutschlandzentrale hier einrichten will, daß die obere Etage als Diskussionsforum erhalten bleibt.

ERZEUGUNG

Abfall

950 kg Eisenschrott

40 kg Leichtmetallschrott

25 Kg Kupferschrott

110 kg Kunststoffschrott(davon 14 kg PVC)

Betriebstoffe (versch. Chemikalien)

Abwärme

Abwässer in Produktions- und Waschanlagen

16 Altreifen

Kilometerleistung

150.000 Km

durchschnittliche Geschwindigkeit ca. 35 km/h

Emissionen

Abgase (CO, NOx, CO2, PAK, Dioxine, HC usw.)

48 kg Reifenabrieb. davon 5 kg krebserregend

Lärmbelästigung für Mensch und Tier

Zerstörung

Anteilig Tote und Verletzte

Naturzerstörung

Stadt- und Dorfzerstörung

Beeinträchtigung des Lebens

Beeinträchtigung der Kinderentfaltung



Freitag, 23.11.1990
Performance

Ein Concert in zweitakt

Zur Marie Goyettes Performance: "Es stinkt, aber es klinkt gut".

Es ist dunkel im Mittelraum von der Botschaft. Langsam bildet sich ein Kreis von Besuchern um ein künstlich hergestelltes Kwadrat, daß angedeutet wird durch vier Ghetto-Blasters auf jeder Ecke einer. Etwas weiter im Kwadrat, aber immer noch deutlich auf jeder Ecke, vier Blechschalen und im Zentrum einen Haufen Orangen. Über dieser Fläche schwebt in der Luft noch ein Kwadrat aus Metallgitter, daß accentuiert wird durch vier kleiner Luchtstäbchen. Über dieses Kwadrat hängt eine Birne der zentriertes Licht auf den Orangen wirft.

Um 20.00 Uhr betritt Marie Goyette diese Tempel. Sie läuft zur jede Ghetto-Blaster und liegt eine Cassette ein. Das manipulierte Geräusch einen startende Trabi kommt aus den Lautsprecher. Den Trabi erwischt eine kalte Start, wiederholung. Nach mehrere Versuchen schafft das Stinktier es und träge baut sich ein Sound auf der ein Mauer von Lärm hinterläßt, eintönig aber nie langweilig wird. Wann wird Glenn Branca eine Komposition schreiben für 18 Trabis?

Während dessen sneidet Marie Goyette die erste Orangen auf und smeißt die Schalen auf dem Metallgitter, die Orangen selber in den Blechschalen. Spätestens bei der zehnte Orange tritt ein Gruch in wirkung der uns vergessen läßt das es hier um den Umweltverschmutzer nummer eins handelt.

Was übrig bleibt ist ein audio-olfactorisch-visuelles Ereignis, wobei ich beim essen einer Orange noch lange mir wünschen würde den Besitzer eines Trabis zu sein.

Freitag, 23.11.1990

Entertainment

"Freie Fahrt ins Wort zum Sonntag"

"WEEKEND"

F/I 1967

R.: Jean-Luc Godard

Friend: Wouldn't it be great when Roland drives your father home if both of them died in an accident? He holds out Corinne's drink. She comes and takes it from him.

Title blue letters:

A FILM FOUND

ON A SRAP HEAP

Resume on the two of them in medium close-up as Corinne takes her drink from the Friend. She is slim, sexy, very Parisian, with short blonde hair and a pouting face.

Friend: Did he got his brakes mended?

Camera pans with Corinne as she walks to the edge of the terrace again and looks down.

Corinne over her shoulder: No. I managed him to forget...

Friend off: Did you know that seven people got killed last Sunday at the Evreux junction?

She turns and leans back against the balcony rail, fiddling with her glass.

Corinne: Yeah, that ould be great...

(aus dem Drehbuch)

- Godard as far as possible shows us things really happening, and happening in real places. But you can't yet show people actually copulating on the screen, and you can't have actors actually killed. So you either don't show it, or you stick to your principle of showing only what is real: not a corpse, but an actor covered with red liquid (we are even allowed to watch one of the corpses in Weekend breathing). Godard's methods of communicating physical pain and death without actually showing the characters undergoing it are ingenious and interesting, in Les Carabiniers, but even more in Weekend.

(Robin Wood, 1972)

But Weekend is not about the end of the world - it is simply about the end of our world.

(Robin Wood, 1972)

- Weekend ist die Blut- und Blechorgie unserer Zivilisation. Doch Godard hat sie inszeniert wie ein enfant terrible, das den bormierten Eltern den Schrotthaufen mit einem schadenfrohen "Aetsch!" vor Augen führt.

(Else Goetz, 1969)



Das Herz der Stadt - Eine Kopfgeburt ?

Vorläufige Ergebnisse über das Bild der Stadt in den Köpfen der Menschen.

Helmut Schindler-Brammer
Dieteke van der Ree

1.
Zwar sollte Wissenschaft vom Konkreten ausgehend zum Allgemeinen voranschreiten, für die Darstellung einiger Ergebnisse ist es jedoch erlaubt, auch einmal den umgekehrten Weg zu gehen: vom Allgemeinsten zum konkret Einzelnen.
Was ist das Allgemeinste? Für die Statistik der Durchschnitt, das arithmetische Mittel. Was sagt nun unsere kleine Erhebung über den "durchschnittlichen" Besucher der DROMOMANIA-Woche?
Vorweg etwas zur Ausgangslage: von 137 verteilten Fragebögen würden 79 zurückgegeben, das sind 58%. Davon sind 71 auswertbar, d. h. 51%. Ein in der empirischen Sozialforschung respektables Ergebnis.
Frauen waren mit 41% vertreten, Männer mit 49%. Die übrigen 10% unserer Respondenten haben dazu keine Angabe gemacht (für die Abweichung von der natürlichen Verteilung 52% Frauen, 48% Männer ist der Zufall verantwortlich).
Der durchschnittliche Besucher (laut Fragebogen) war 25 Jahre alt und lebt alleine. Die wenigsten von ihnen sind in Berlin geboren, die Hälfte ist zugereist und lebt zwischen mindestens einem und höch-

stens acht Jahren in Berlin. Die bevorzugten Wohnbezirke sind Kreuzberg an der Spitze, gefolgt von Neukölln, Wedding, Charlottenburg, Moabit und Tiergarten. Mehr als die Hälfte hat Abitur, ein Viertel einen Hochschulabschluß.

Verdient wird im Durchschnitt wenig: der größte Teil verdient nicht mehr als 1200 DM im Monat. Dafür lesen fast alle die teuerste Tageszeitung der Stadt: die taz. Dicht gefolgt vom Tagesspiegel. Das Haus Springer wird fast völlig ignoriert. 56% unseren Respondenten sehen der Berliner Abendschau nicht: doch immerhin 44% sehen sie regelmäßig.

2. Unsere Aussagen beziehen sich auf die Frage: "Wenn Sie an die Zukunft des Potsdamer Platzes denken, wie stellen Sie sich diese vor, oder aber: was befürchten oder erhoffen Sie sich?"

Das Auszählen der Befürchtungen und Hoffnungen hat ergeben, daß es etwa gleich viel Wünsche wie Ängste bezüglich des Potsdamer Platzes gibt. Wünsche und Hoffnungen bewegen sich auf zwei Ebenen: einer abstrakten, undifferenzierten, die sich dadurch charakterisieren läßt, daß sie für jeden Teil Berlins, bzw. für jede andere Großstadt auch gültig wären: "wie für jeden Platz: lebendig, grün, witzig".

Bezogen auf das Thema Verkehr wird z.B. gesagt: "die Stadt wird autogerecht, nicht menschengerecht verplant". Erhofft wird stattdessen: "Platz für Fußgänger und Radfahrer" und "Erreichbarkeit durch Öffentlichen Nahverkehr". Auffällig ist, daß niemand den Bau eines Bahnhofs erwähnt, trotz Favorisierung von öffentlichen Verkehrsmitteln. D.h., man denkt an die Fortbewegung innerhalb der Stadt und nicht an die Erreichbarkeit der Stadt als Ganzes.

In Bezug auf die geplante Nutzung des Platzes wird allgemein befürchtet: "Monofunktionalität", "Verödung" und "Vorbehalten den Leuten, die es sich leisten können". Als Hoffnungen werden fast immer "Kultur, Wohnen, Grün, Geschäfte" angeführt, ohne diese vier sozialen Funktionen näher zu differenzieren und zu gewichten.

Betrachten wir die Ängste und Hoffnungen, die den Platz in seiner Besonderheit berücksichtigen etwas näher. Zum Thema Verkehr wird befürchtet: Den Ausbau der Leipziger Straße auf sechs Spuren, die Zerstörung der barocken Platzstruktur und die beherrschende Rolle von Daimler Benz am Potsdamer Platz. Als besonders auffällig erscheint uns die



Diese Wünsche korrespondieren mit der Hoffnung, für den Platz eine seiner Geschichte angemessene Nutzung zu finden. Dem entgegen steht jedoch die allgemein gehaltene Vorstellung gelungener Urbanität, deren Hauptmoment die Mischung gesellschaftlicher Funktionen ist. Die "Kreuzberger Mischung auf dem Potsdamer Platz" negiert die besondere Geschichte dieses Platzes ebenso wie die zukünftige Dominanz von Daimler Benz. An diesem Beispiel wird einmal mehr deutlich, daß die großen Freiflächen des "Zentralen Bereichs" Projektionsflächen für die Sehnsüchte einer gelungenen, widerspruchsfreien Gestaltung dieser Stadt sind.

3.

Dieses abstrakte Harmoniemodell von Großstadt steht vor dem Hintergrund folgender sozialer Lage der Respondenten. Sie wohnen (oder wohnten) zu einem Großteil (56,7%) in an den Potsdamer Platz angrenzenden Bezirken (Kreuzberg, Schöneberg, Charlottenburg, Moabit, Tiergarten und Mitte). Weiterhin haben sie zum Großteil ein niedriges Einkommen (bis 1200 DM monatlich) und einen relativ hohen Bildungsstand; das Abitur überwiegt bei weitem (67%), weitere 25% der Befragten haben darüber hinaus ein Hochschuldiplom.

Um mit dem französischen Kultursoziologen zu

sprechen: die Gruppe verfügt über ein geringes ökonomisches Kapital, aber über ein sehr hohes kulturelles Kapital. Weiterhin vermuten wir, daß sie nur über ein niedriges soziales Kapital verfügen: wenig Verbindungen zu einflußreichen Leuten, die zu eigenen Zwecken genutzt werden können.

Daraus ziehen wir den folgenden Schluß. Die zu erwartende am Kapital orientierte Nutzung des Potsdamer Platzes (unter der Voraussetzung, daß der Platz sich nach dem Vorbild von Daimler Benz weiterentwickeln wird) hat den Zuzug mobiler, gut verdienender Arbeitskräfte zur Folge, die um die knappen Wohnstandorte in der Innenstadt konkurrieren werden. Die voraussichtliche Folge ist ein Verdrängungsprozeß auf Kosten der jetzt dort wohnenden Menschen, zu denen unsere Respondenten zu einem großen Teil gehören. Diese unterschwellige Angst vor der Verdrängung äußert sich unserer Meinung nach in einem Paradoxon: Dem Wunsch nach einem friedlichen Nebeneinander im Herzen einer Weltstadt. Die zu erwartenden Konflikte werden noch nicht antizipiert, stattdessen herrscht ein Wunschdenken, geprägt von der Vorstellung, man könne die Konkurrenz um den Standort Potsdamer Platz und deren Auswirkungen auf den Platz lenken oder sogar verhindern.

Herr B.W.Smith besichtigt die Leipziger Straße

Häuser, Geschäfte, Einrichtungen, soweit die vom Autobus wahrzunehmen waren, schienen Herrn Smith, wenn auch zweckmäßig erneuert, schon mindestens dreißig Jahre in der Welt. Nichts war auch nur einigermaßen auf Höchstleistung gestellt.

Wolken mußten, wenn sie von diesen Häusern gekratzt werden wollten, sich sehr niedrig halten. Herr Smith hörte erstaunt, daß der gleiche Mann, der den frühesten Lift bediente, noch immer amtierte. Überall noch funktionierten historische Institutionen und Gestalten.

In dem großen Speisehaus drehte der Portier des Eröffnungstages noch immer die Drehtüre.

Gottes eigenes Land hatte von einer solchen Hauptstraße keinesfalls Konkurrenz zu besorgen. Herr Smith betrachtete zunehmend freundlicher Häuser,

Gesichter, Autos, Schaufenster, Leute.

Er konstatierte, als guter Onkel, London sei eine Mischung von gestern und morgen, Paris sei von gestern, New York von morgen, Berlin von heute.

Diese C-Berliner hatten es noch viel zu grünhornhaft-wichtig, Er sah verblüfft selbst noch elektrische Schienenbahnen störend mitten durch den Verkehr fahren. Nahmen es nicht lächelnd genug, ihre Reklame war absolut uninteressant. Immerhin hatten sie Pep, insofern waren sie richtig.

Für den verkommenen Erdteil ist das schon allherhand.

Alles in allem war sie für Herrn B. W. Smith kein Erlebnis, diese Leipziger Straße der deutschen Reichshauptstadt Berlin. Er kam abschließend zu folgendem Ergebnis: ich sage nicht; >erstklassig<. Ich sage wohlwollend >immerhin<.

Lion Feuchtwanger, um 1929



Gruppe Müller

Arbeit vor Ort

Ausstellung der Arbeitssammlung "Stadtplanungskonzepte"

Teilnehmer:

Oliver Lorenz
Söhnke Baumgärtner
Leonard Goebel
Barbara Schultz
Peter Barth
Mathias Neumann

Unser Einstieg auf dieses Projekt erfolgte erst relativ spät, ungefähr drei Wochen vor dem Beginn der Aktionstage. In der Anfangsphase diskutierten wir über mögliche Formen und Inhalte unserer Arbeit. Dabei kristallisierten sich zwei Ansätze heraus:

Der erste bewegte sich im Rahmen von spontanen Aktionen; der Realisierung von Gedankensplittern. Ideen, die es dazu gab, waren:

- Das Haus durch eine Verspiegelung der östlichen Brandwand "verschwinden zu lassen", es als neutrale, nicht vorhandene, Projektionsfläche der Straßenflucht zu verwenden.
- mit den Proportionen von Mensch, Straßenbreite und Haushöhe zu arbeiten und die unterschiedlichen räumlichen Maßstäbe anhand von in den Straßenraum eingebledeter über-/unter-dimensionierter menschlicher Gestalten zu thematisieren.
- den Straßenraum direkt nach dem Prinzip der Camera Obscura in unseren Arbeitsraum zu projizieren.
- mit historisch rekonstruierten visuellen, körperlichen und akustischen Eindrücken, mit denen der

Raum der Straße die zur jeweiligen Zeit lebenden Menschen zu konfrontiert hat, zu spielen und herauszuarbeiten, wie dieser Raum erlebt, begangen, durchquert, sich angeeignet wurde.

Der zweite Ansatz, zu dem wir uns dann entschieden haben, war der eher architektonische Umgang mit der städtebaulichen Situation der Leipziger Str., bzw. deren Reflexion. Wir wollten eine historische Analyse versuchen um, als Voraussetzung für eigene Entwürfe, die heterogene Situation, die Gründe und städtebaulichen Leitbilder, die zu dieser Situation geführt haben, verstehen können.

Es ist unserer Meinung nach sinnvoll, sich gerade als Architekt eingehend mit Geschichte auseinanderzusetzen und zwar nicht um sich von den Konzepten der verschiedenen Zeiten "inspirieren" zu lassen, sondern um sich der eigenen Position bewußter zu werden.

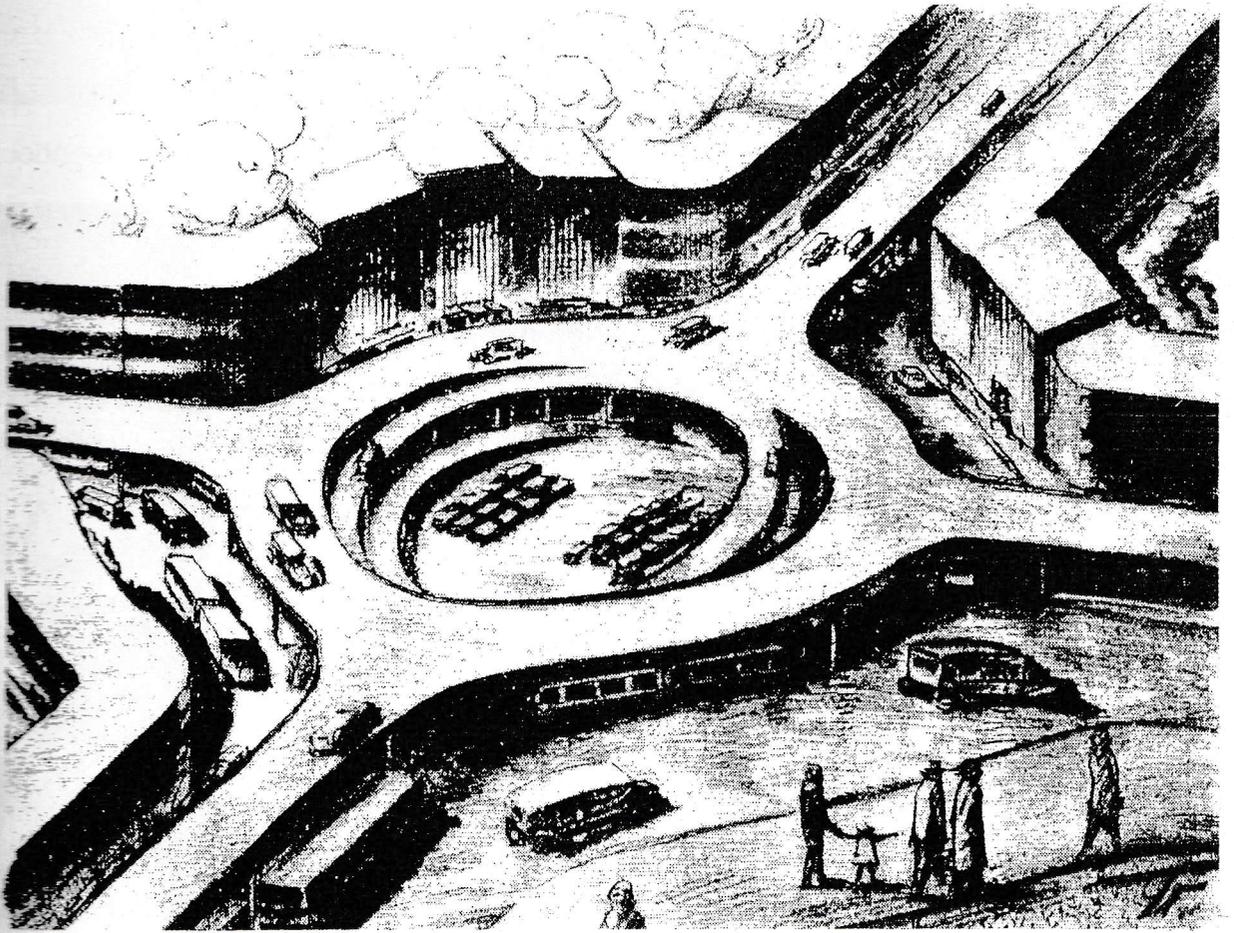
Arbeitssammlung "Stadtplanungskonzepte" (als Ausstellung konzipiert)

In unseren Dokumentationen haben wir versucht die wesentlichen Schübe, die zu Wandlungen der städtebaulichen Leitbilder geführt haben kurz anzureißen. Das Ergebnis war eine Arbeitssammlung, die den Bogen schlagen sollte:

- von den Anfängen der Friedrichsstadt, der barocken Stadterweiterung der mittelalterlichen Stadt,
- über die Stadterweiterung zur Zeit der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts
- die wilhelminischen Ansätze und Ziele nach der Reichsgründung bis 1900
- die utopisch-realistischen Visionen der Weimarer Republik
- die des "III. Reiches",
- die Konzepte die in der Zeit des kalten Krieges entstanden
- die verkehrsplanungs-euphorischen Planungen der 60er und 70er Jahre
- bis zu den Ansätzen der "behutsamen Stadterneuerung" bzw. der verstärkten Berücksichtigung strukturbildender historischer Merkmale in der Friedrichsstadt der 80er Jahre.

In Anbetracht der Komplexität des Themas und des minimalen zeitlichen Rahmens konnte diese Arbeit





Psychological Research on Traffic Stress

The problem of traffic affects everybody nowadays. How do we get from A to B in big cities, assuming the distance is too long to walk or cycle? We can either drive or use public transport. In the last few decades there has been an enormous increase in the use of cars to get to and from work every day. The car and vehicle industry is booming and there has been corresponding policy to build and extend motorways within and between cities. Cars are expensive to buy and to run and have several hidden expenses. They are not even efficient timewise if the driver has to travel through rush-hour traffic. Cities can no longer absorb the amount of cars driving in them, not to mention the world's oil reserves which are rapidly diminishing. Why do people increasingly tend to use cars rather than public transport? Psychological researches has tried to answer this question. Public transport is not very popular. It often involves waiting as trains are sometimes subject to delays, and do not travel an schedule. They are frequently crowded and a journey may involve several changes from bus to train, or from one underground line to another. Some people find that underground trains

smell bad. Others think that only the poor use public transport. Others are afraid of various forms of crime, ranging from pickpockets to violent youth gangs.

It appears that the key to the popularity of the car is privacy. Despite appalling traffic conditions, the privacy, comfort and flexibility of one's own car in a crowded city should not to be underestimated. Is public transport a viable alternative? How can it be made more attractive? Are there differences in health and feelings of well-being between car drivers and public transport commuters? How dense must the traffic become before governments and industry choose to invest their energies and finance in expanding public transport? For it is fact that mass transit technology is not as advanced as automobile technology. However, when mass transit technology matches the level of the car industry in terms of cleanliness, convenience, comfort and speed, drivers are far more likely to abandon their cars.

Let's imagine a driver who arrives a quarter of an hour late for work, after sitting in dense traffic the whole way and then circling the block three times before finding a parking space. A public transport commuter comes in the door at the same moment. The bus was delayed in traffic so he had to wait on a crowded platform for a later train which everybody squeezed into. There were no seats left. What frame of mind are these people in? Most likely, they will tell their colleagues they are suffering from stress. A condition of stress is the typical reaction of individuals to environmental demands that they cannot cope with. Stress manifests itself physiologically, emotionally and behaviorally. The cost of coping with stressors is not small. Psychologists have found that successful coping often leads to overgeneralisation of coping strategies, that is, the strategies are also used in non-stressful situations. Unsuccessful coping leads to helplessness and passivity. Whether successful or unsuccessful, coping takes up a lot of psychic energy which leads to fatigue and resulting deficits in performance and poststress insensitivity towards others. These deficits increase over time, if stressful conditions persists. The next section presents some of the research on the stress effects of driving and traveling by public transport.



ses have reported their partner's not being able to get over the move, resulting in premature death.

Perhaps the worst aspect of transportation in cities is noise. People who live, go to school or work in areas where traffic is very heavy possibly form the biggest group of people affected by transportation. They are affected by noise, vibrations, and exhaust fumes. Weaker social groups such as children, the elderly and the institutionalised are especially bothered by transport noise, be it from cars, buses and lorries, from nearby rail lines or from aircraft.

German investigators, Neus, von Eiff et al. studied the relationship between traffic noise and hypertension in 1983. They found that more people were treated for hypertension in noisy areas compared to quiet areas. Besides, more cases of hypertension were treated among people who had lived in a noisy area for a longer time. Noise-associated cardiovascular effects have also been found, especially among adults and children exposed to aircraft noise.

The Los Angeles Project (1980) studied the effects of aircraft noise on elementary school children. It examined changes in physiological, cognitive and motivational processes. The project aimed at confirming earlier laboratory experiments that had found noise-induced changes in attentional strategies, feelings of personal control and non-auditory physiological responses related to health. Furthermore, it had been observed that exposure to unpredictable or uncontrollable noise led to after effects of deficits in performance and social sensitivity, that is, these deficits persisted after the noise had terminated.

Subjects were pupils from four schools situated directly under the Los Angeles airport flight paths. During school hours an aeroplane passed over the buildings every two and a half minutes. A control group of pupils from three quiet schools was used. The researchers made further tests among the same groups a year later to check adaption to noise-impacts.

Half of the children from each school sample were given a soluble test puzzle and the other half, an

insoluble one (the pieces did not fit). They worked on the puzzles for a set period of time. Afterwards, all children were given a soluble test puzzle. This test measures „learned helplessness“, a phenomenon first described by Martin Seligman. It occurs when an individual is unable to exert any control over environmental s/he cannot influence such events, s/he responds with a reduction of motivational behavior in general, even in situations where control is possible.

As anticipated, the investigators found control-related motivational and cognitive deficits. Children from noisy schools were less likely to solve the puzzle, took longer to solve it, or they actually gave up persistence at solving the puzzle shows that exposure to uncontrollable tolerance. These effects were found to be just as strong a year later. This implies that the children had not adapted to the noise, it still stressed them.

Another test found that children from noisy schools were more likely to leave the choice of a game to play to an experimenter, whereas „quiet school“ subjects made the choice themselves.

It is important to mention that achievement motivation is influenced by what a person attribution his failure to. If the cause of environmental stressors and related deficits in performance are considered to be stable, global and personal, learned helplessness more probably sets in.

The study also revealed that noise significantly affected the children's health. Children attending schools in noisy areas had higher blood pressure than the children from quiet areas. These blood pressure readings had not diminished one year later. Children did not physiologically adapt to the noise. It is possible, however, that family history of hypertension or parents' attitudes to noise also influence children's health. This was not examined by this study.

Examination of children's cognitive performance under exposure to noise shows a susceptibility to distraction that increases with time. As a result of this distractibility, children made rapid, careless responses on tests calling for sustained attention.



Gruppe 9. Dezember, Juli 90

Charta für die Mitte von Berlin

Berlin ist eine polyzentrische Stadt. Mitte im engeren Sinne ist das historische Innenstadtgebiet innerhalb der ehemaligen Zollmauer des 18. Jahrhunderts, das durch die entsprechenden Torplätze und deren Umfeld an allen entscheidenden Stellen deutlich abgesetzt ist. Mitte im weiteren Sinne ist, im Blick auf das Zweitzentrum Charlottenburg, das gesamte Gebiet innerhalb des S-Bahn-Ringes: die fünfgeschossige verdichtete Stadt des 19. Jahrhunderts. Die folgenden Aussagen beziehen sich angesichts des bevorstehenden Zusammenwachsens der Stadthälften, auf die engere historische Berliner Mitte, beanspruchen aber eine analoge Geltung für das gesamte innerstädtische Gebiet.

1. Die vorhandene Mitte ist, nach den Zerstörungen durch 12 Jahre Naziherrschaft und 6 Jahren Krieg, das Produkt einer weitergehenden Zerstörung durch Wiederaufbau und Mauer. Was Berlin geprägt hat ist, besonders in den Grenzbereichen (z.B. die Friedrichsstadt beidseits der Mauer), die Gleichzeitigkeit bzw. Vermengung von kaltem Krieg und der

autogerecht entmischten Stadt der Charta von Athen. Die Folgen, innerstädtische Peripherie und städtebauliche Konfrontation, gehören im Berliner Zentrum zusammen. Heute muß beides gleichzeitig beendet werden. ein Neuanfang ist durch den Fall der Mauer und die dadurch freigegebenen unbebauten zentralen Flächen so nötig wie möglich. Alles, was für eine Wiederverstädterung der Mitte getan wird, ist Baustein eines Gegenentwurfs, muß exemplarisch sein.

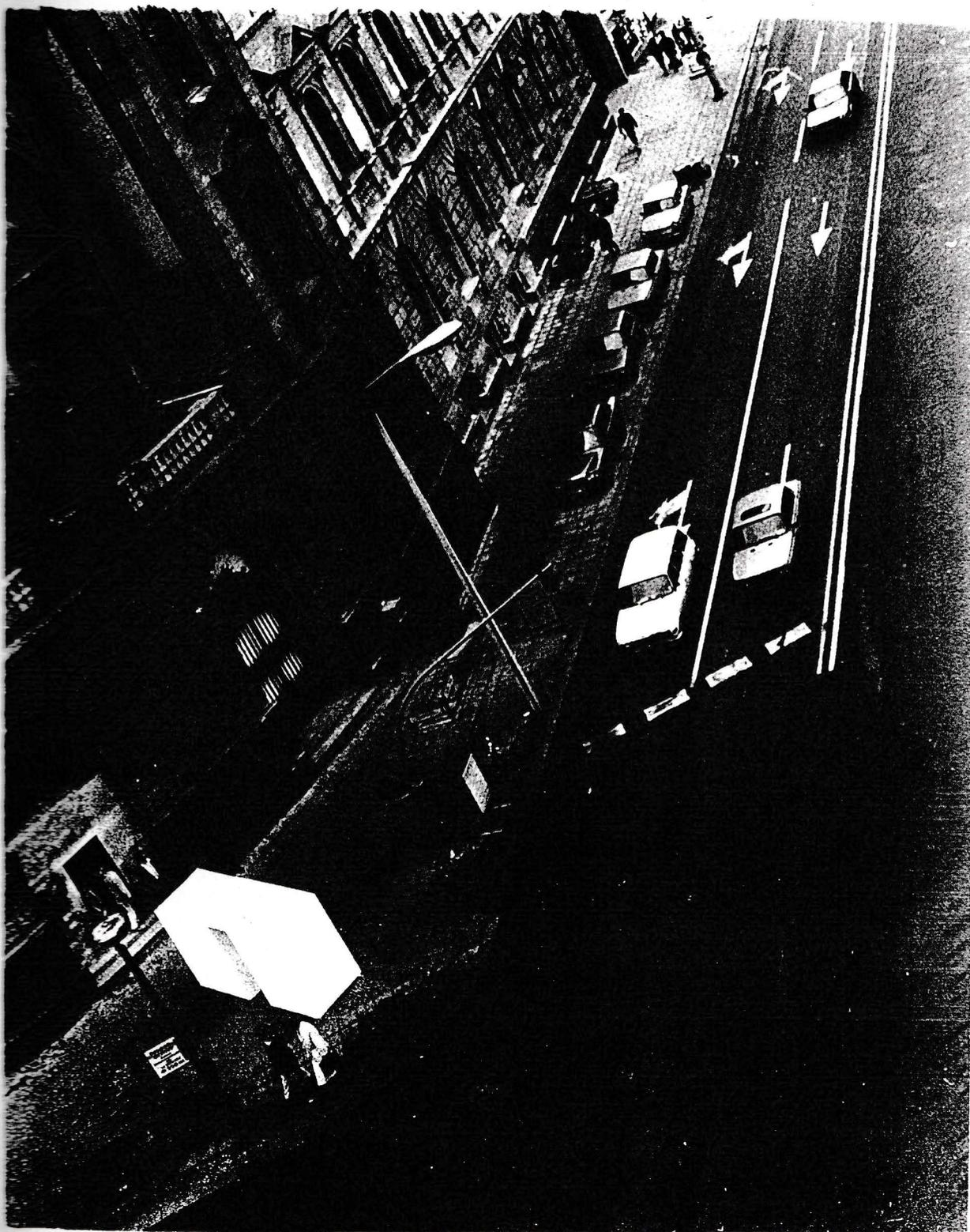
2. Entscheidungen über den Umbau der Mitte sind an jedem einzelnen Ort zugleich Entscheidungen über das Ganze der Stadt. Stadtökologie im allgemeinsten Sinne heißt: was nicht im Zentrum untergebracht wird, zerstört das Umland. Stadterweiterung innerhalb der Stadtgrenzen des Groß-Berlin-Gesetzes von 1920 heißt, sparsamer Umgang mit dem Boden, Verdichtung im Zentrum und der Subzentren.

3. Angesichts des Ausmaßes von Kriegs- und Nachkriegszerstörung sind die offen gebliebenen Bereiche der Berliner Mitte kein Experimentierfeld für utopischen Städtebau, sondern ein Territorium mit präzisen historisch-politischen Bindungen. Es geht um Stadtidentität und den Umgang mit dem, was da ist, um kritische Rekonstruktion einzelner Quartiere durch neue Architektur innerhalb reflektierter historischer Strukturen. Es gilt, sich die Dialektik von Außerordentlichkeit der Situation und der Zulassung von Normalität des Alltagslebens zu bewegen. Architektur, die diese Balance nur nach einer Seite - bloß Superzeichen oder bloße Rekonstruktion des Gewesenen - auflöst, ist zuwenig.

4. In die neue Gestalt muß die ganze Breite der Geschichte eingehen: die einstige historische Dichte, die Geschichte der Zerstörung (mit ihren Gründen), und die Faszination der heutigen - gerade noch als durch die Mauer geteilt - erkennbaren Leere. Historisch "verbranntes" Gelände muß bearbeitet, sichtbar gemacht werden: Reichskanzlei-Fläche, Volksgerichtshof, Gestapo-Gelände und andere Orte des Naziterrors, der Verfolgung und des Genozids an den Juden.

5. Städtebauliche Ordnungselemente sind: Fluchtlinien, Höhenlimits, Parzellisierung. Fluchtlinien und





"Archaic Arc" Daniela Comani/Monica Bonvicini



Leipziger esquina Mauer



Berlin 19.25 noviembre
1990

CMM

Leipziger esquina Mauer

Nuestro primer objetivo era realizar una labor publicitaria, atraer la mirada del público sobre el edificio, centro del proyecto "Dromomania". La idea para llevarlo a cabo fue construir un enorme "reclamo", empaquetando la casa a modo de regalo, que se viera desde todas partes y dirigido a todo tipo de público, ayeno a su edad o sexo. Un reclamo que fuese: atractivo, sugerente, bonito, apetecible.....Queríamos que la visualización del edificio fuese metafórico, con más pretensiones estéticas desmesuradas, pecando de exageradas: alegre, mundano, folklórico, kitch, vanal, goloso....Nuestro idea era provocar en el público el deseo de poseerlo, de conocerlo. El segundo objetivo era informar al público sobre lo que allí estaba aconteciendo. El público vendría con el deseo de conocer lo que ocurría en el edificio y libremente podrían leer o recoger hojas informativas sobre los objetivos que el proyecto "Dromomania" abarcaba.

CMM

Unsere primäre Absicht war es, eine öffentliche Arbeit zu realisieren, welche den Blick des Publikums auf das Gebäude, den Mittelpunkt des Projektes "Dromomania" lenken sollte. Zur Verwirklichung wurde dann eine enorme "Reklame" konstruiert, das Haus wie ein Geschenk verpackend, sichtbar von allen Seiten und jede Art von Öffentlichkeit anziehend, unabhängig von Alter oder Geschlecht. Eine Reklame, die attraktiv sein sollte, beeinflussend, hübsch, gefällig...Das Erscheinungsbild des Hauses sollte metaphorisch sein, mit unmäßigen ästhetischen Ansprüchen, sich der Übertreibung sündig machen: Freude, Weltlichkeit, folkloristisch, Kitsch, banal, lieblich...Unsere Idee war, in der Öffentlichkeit den Wunsch nach "Inbesitznahme", nach Kenntniss zu provozieren. Die zweite Absicht bestand darin, Informationen über die Ereignisse der Veranstaltung zu vermitteln. Das Publikum kam mit dem Wunsch zu erfahren, was stattfand im Hause und konnte sich die Informationsblätter nehmen, welche die Absichten des Projektes "Dromomania" umrissen.

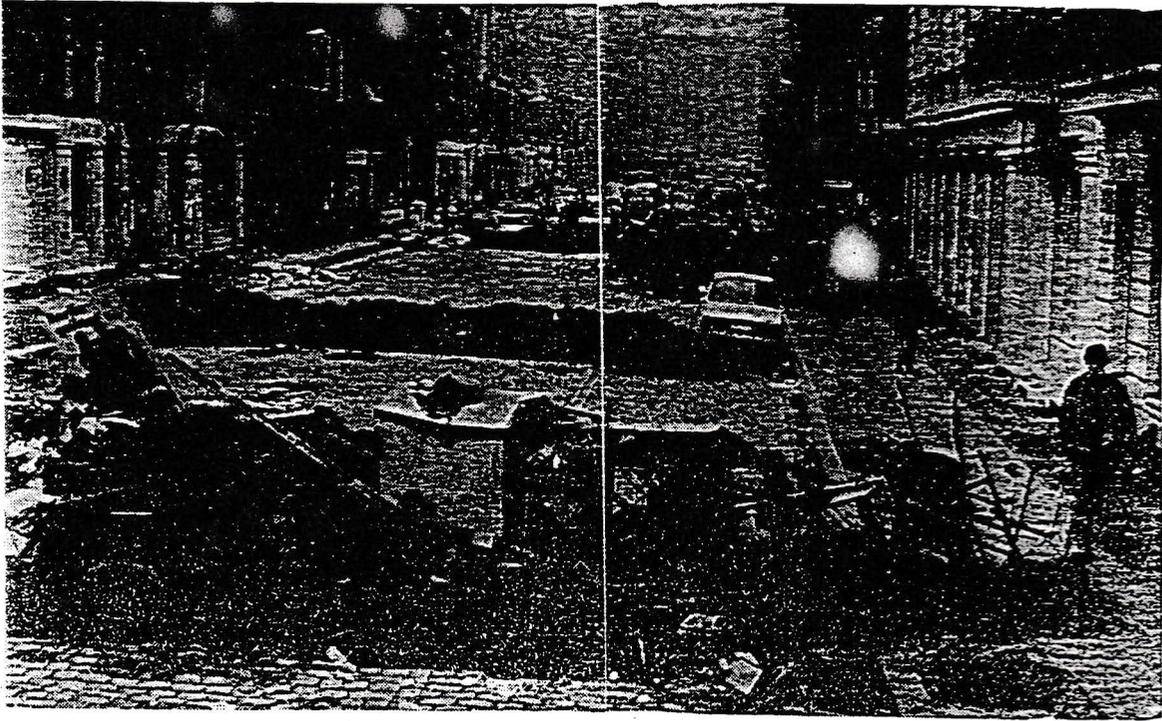


David's Project

Die Koordinaten von Heimat und Gemeinschaft werden sich verschieben. Eine antikulturelle Haltung wird die Völkerblockbildung ablösen. Auf der Grundlage der Überlegung, daß sich hierbei das gesellschaftliche System von der kollektiven Macht zur individuellen Verantwortung hin entwickeln wird, initiierte David Ayers 1969 ein inter-diziplinäres Projekt, welches hierzu konkrete und hypothetische Entwürfe in Workshops, Ausstellungen und Symposien liefert: the world, a universal sculpture.

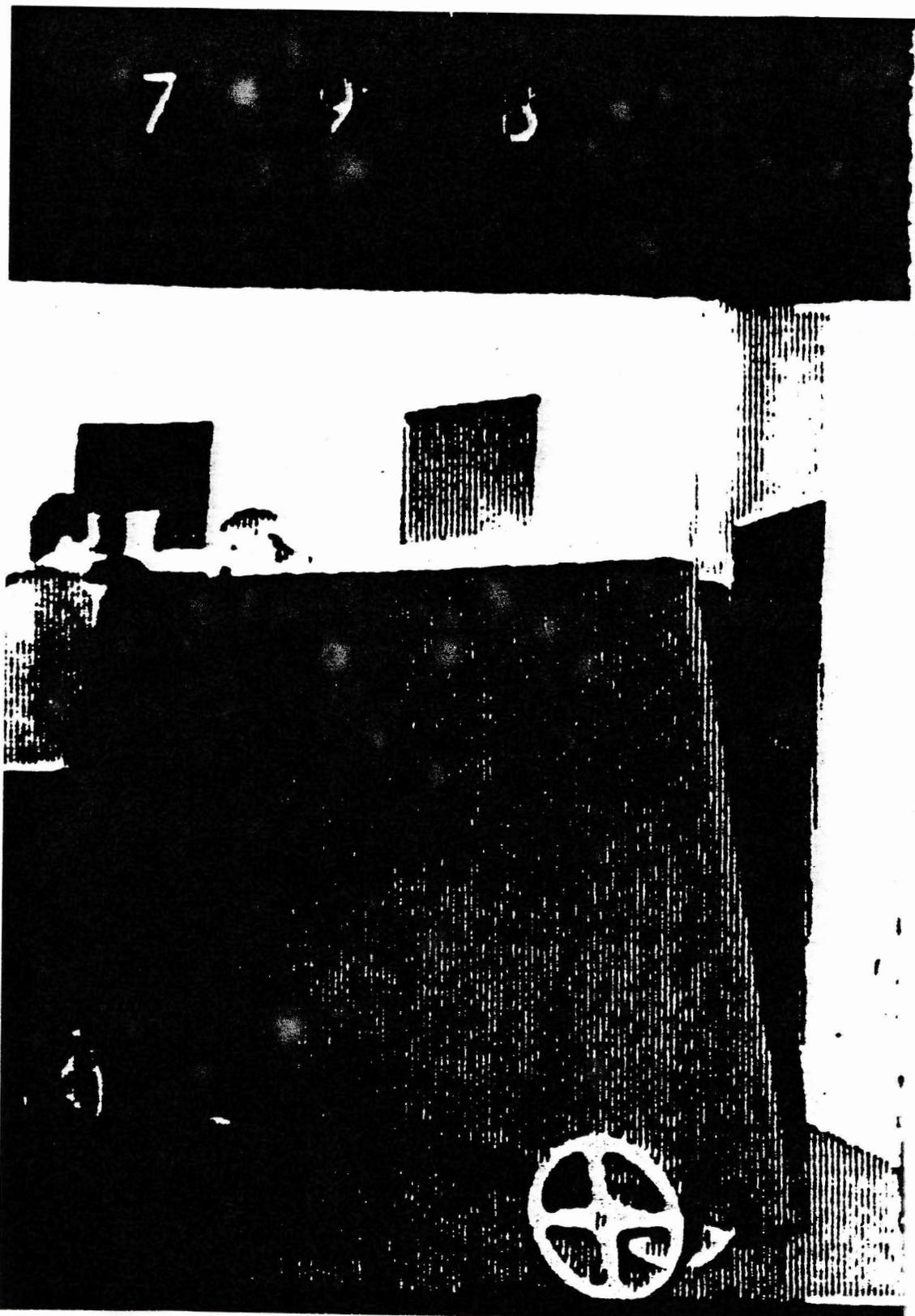


Verkehrsberuhigung



Do what you want to do with a kind heart

traffic © david's project

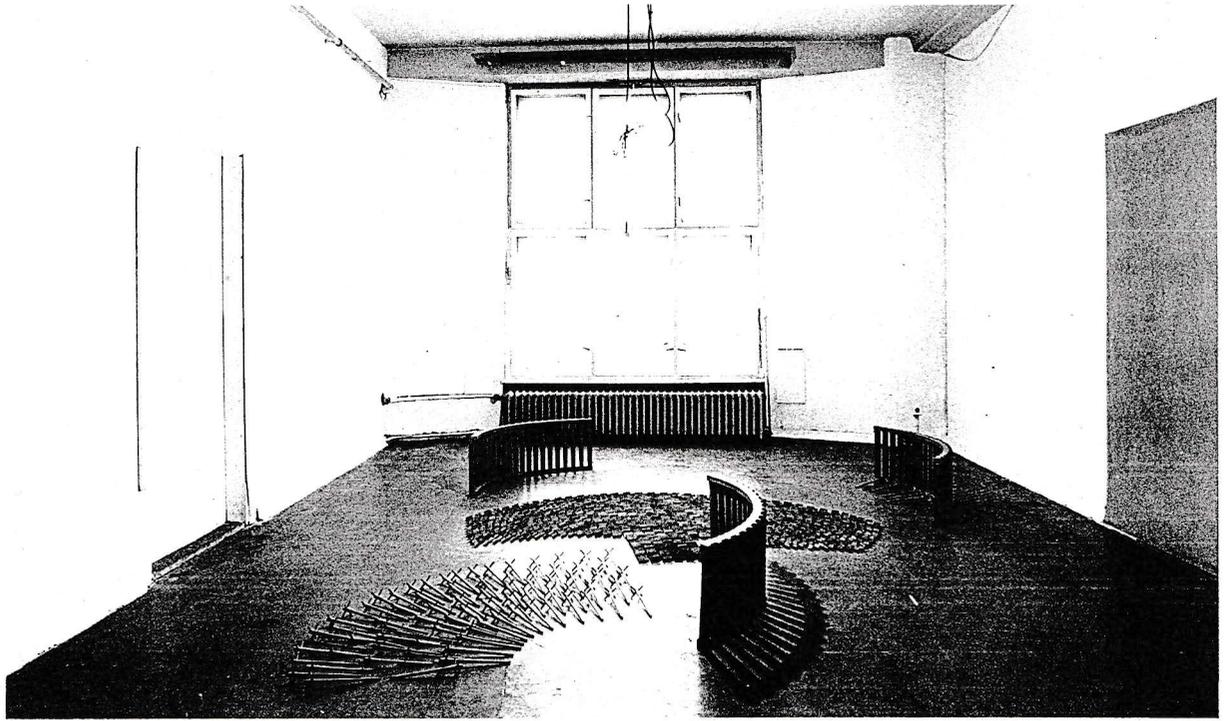


Katharina Hoh "Faktotum "



Norbert Stück "Rotation"

Aus der konkreten Beschäftigung vor Ort wächst eine Installation, die auch ihr Material aus der Situation entnimmt: Die Aktenlage aus den Kellergängen über Bestecklieferungen und die Reste des Eingangsportals in der Mauerstraße werden überarbeitete Träger von Botschaften zu Hier und Jetzt.



Gero Gries "Kunst für Touristen"

Nr. 1: Notrufsäule

Fundort: A 9/E 51; Km 266,9; Nähe Ausfahrt Münchberg Nord, in Fahrtrichtung Nürnberg.

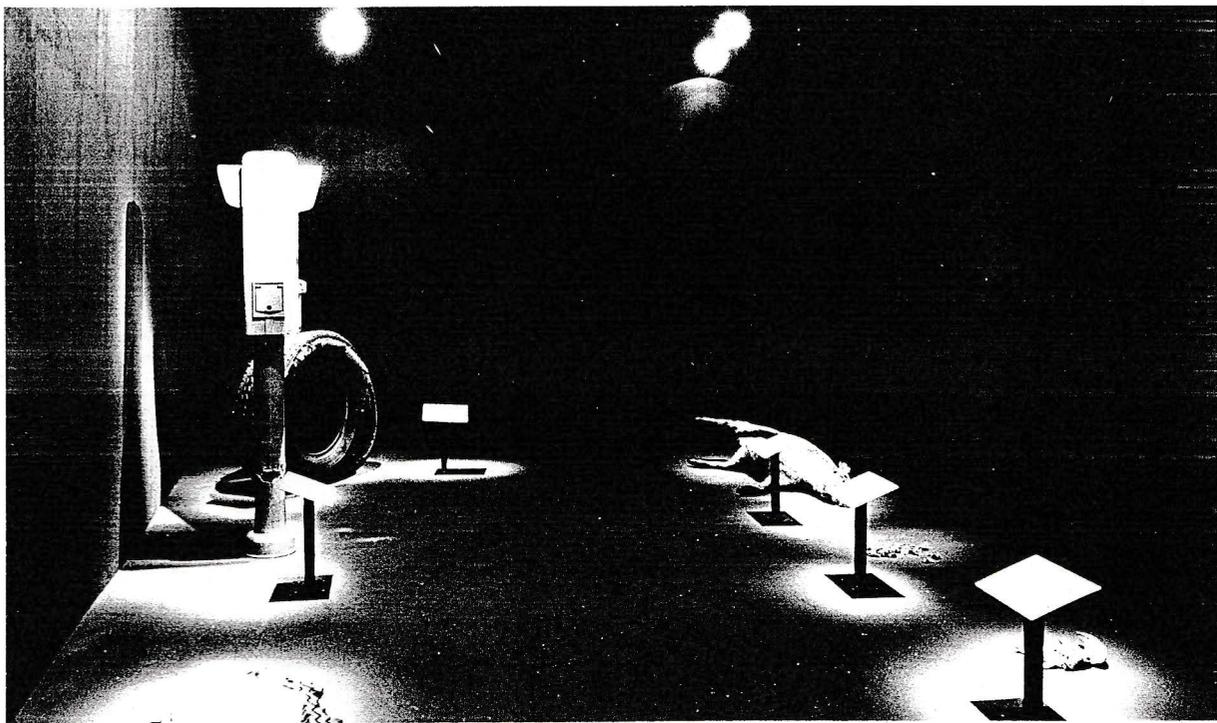
Fabrikat: Siemens AG; Werk Berlin.

Bemerkungen: Am Standort dieser Notrufsäule ereigneten sich im Herbst 1987 in schneller Folge fünf Unfälle, von denen drei schwer verliefen. Die eingesetzte Untersuchungskommission blieb lange erfolglos. Als einzige Ungewöhnlichkeit ergaben sich, daß die Unglücksfahrer alle Personen mit latenter Krampfbereitschaft (Neigung zur Epilepsie) waren und daß alle Unfälle nachts stattfanden.

Die folgenden intensiven Nachforschungen klärten den ungewöhnlichen Unfallmechanismus auf.

An der fraglichen Stelle war kurz zuvor ein neues Brückengeländer installiert worden. Für die Fahrer der sich nachts annähernden Fahrzeuge blinkte die Markierungsleuchte der Notrufsäule, durch das davorstehende Geländer unterbrochen, in einem bestimmten Rhythmus. Dieses rhythmisch unterbrochene Licht löste bei Personen mit latenter Krampfbereitschaft kurzzeitige Bewußtseinstrübungen aus, die dann zum Unfall führten. Einem dieser Unfälle fiel diese Notrufsäule zum Opfer.

Der Standort der Notrufsäule ist inzwischen ans andere Ende des nahegelegenen Parkplatzes verlegt worden.



24.-25. November 1990 Dromomania

17.50 Uhr bis 5.10 Uhr

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

11

PNEUMONISCHER BLOCK

10 75 cm x 75 cm x 365 cm
bis 309 cm x 210 cm x 365 cm
Latex 13 Schichten,
Druckschläuche, Lichtschranke,
Kabel, Kompressor,
Kurvenschreiber, Manometer,
MDF Platten, Spanplatten,
Transportbandrollen, Zähler

Mitwirkende:

7 13543 Kraftfahrzeuge 95 003

Martin Gocht, F. Hoo. D 34

ein Autounfall

eine Installation von:

Lothar Niewald

Adriaan Klein

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

5

4

3

2

1

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

2

1

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

2

1

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

1

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

24

23

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

23

22

21

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

20

19

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

19

18

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

19

18

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

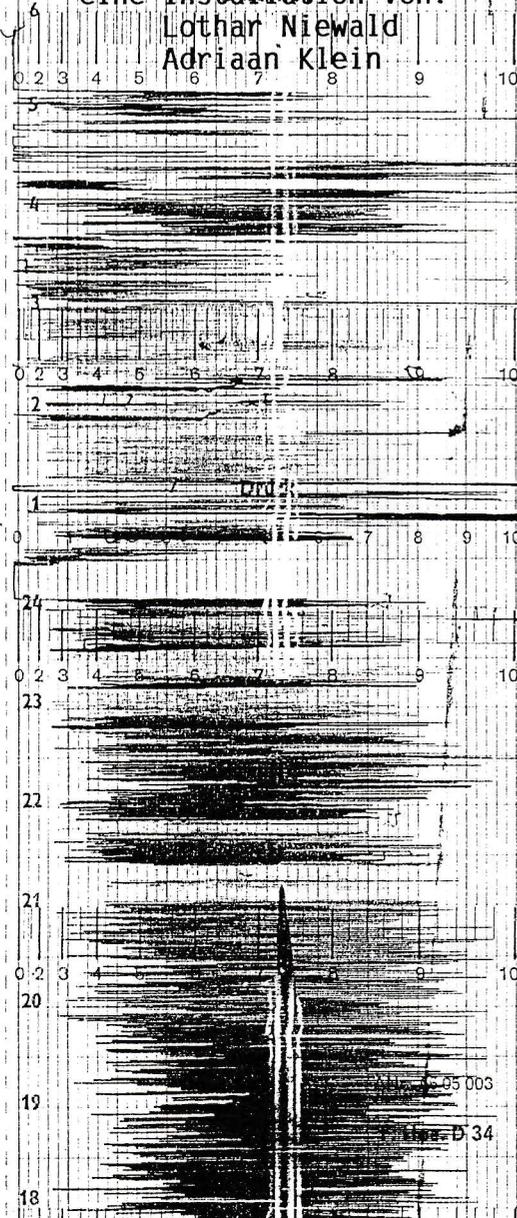
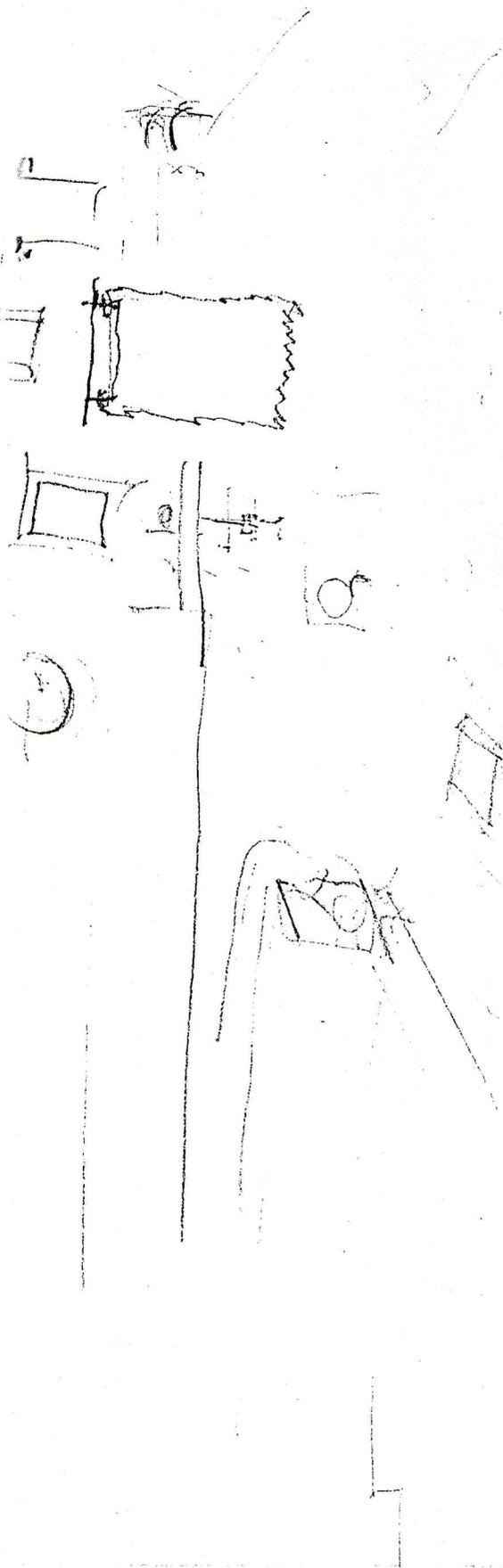
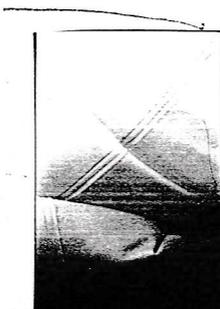
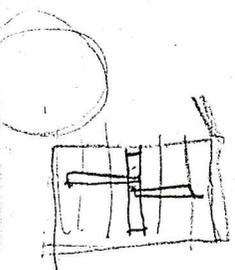
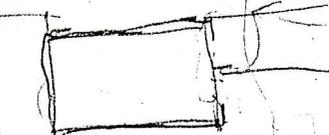
19

18

0 2 3 4 5 6 7 8 9 10

19

18

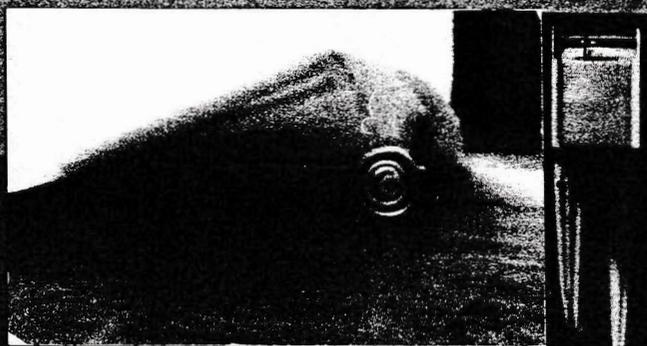


Es gibt keine andere
Substanz, deren Eigen-
schaften menschlichen
Geist gleichviel
Neugierde, Überraschung
und Verunsicherung er-
wecken wie die des
elastischen "Gummis".

Das ist das Goodyear



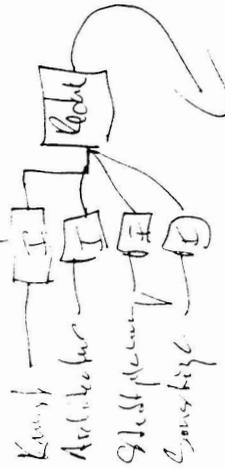
Konzept zur Visualisierung von Straßenverkehr. Ein Instrument in der Leipziger Straße zum Speichern von Ottomotorensequenzen. Zeitlich unbestimmter Platzpunkt.



Projekt Simultitan - Simultaan - Parallel - Der 7. Raum Wilhelm Kriest / Van Wageningen '90

Architektur und Klang

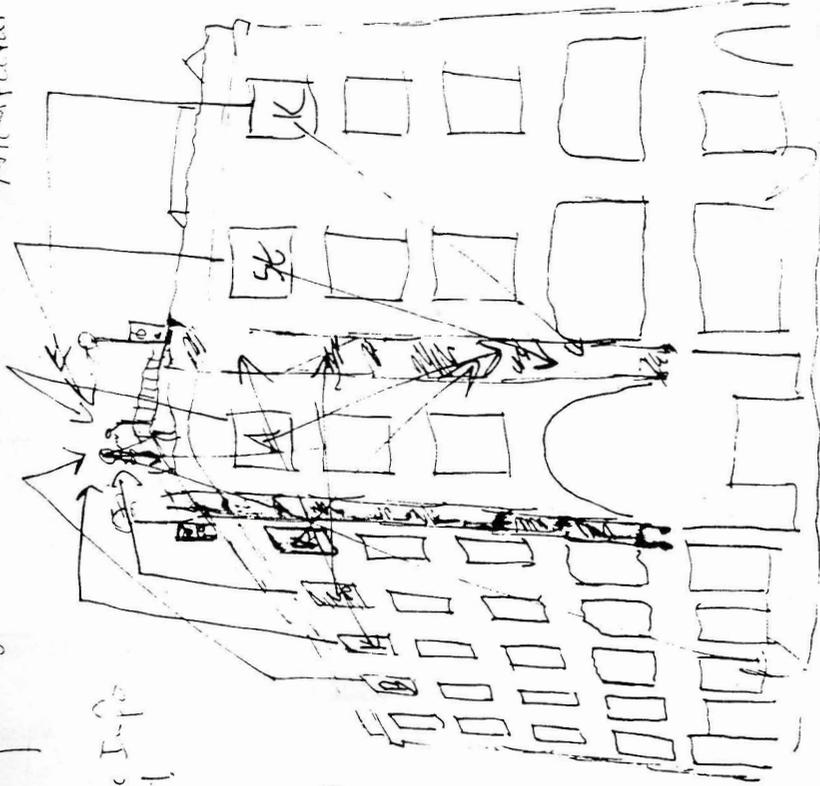
Verbindung zwischen gesamtheitliche Info
und Visualisierung in der Fassade.



einzel Info 

Dialog 

Bei 4 Kest.
16 Kombi.

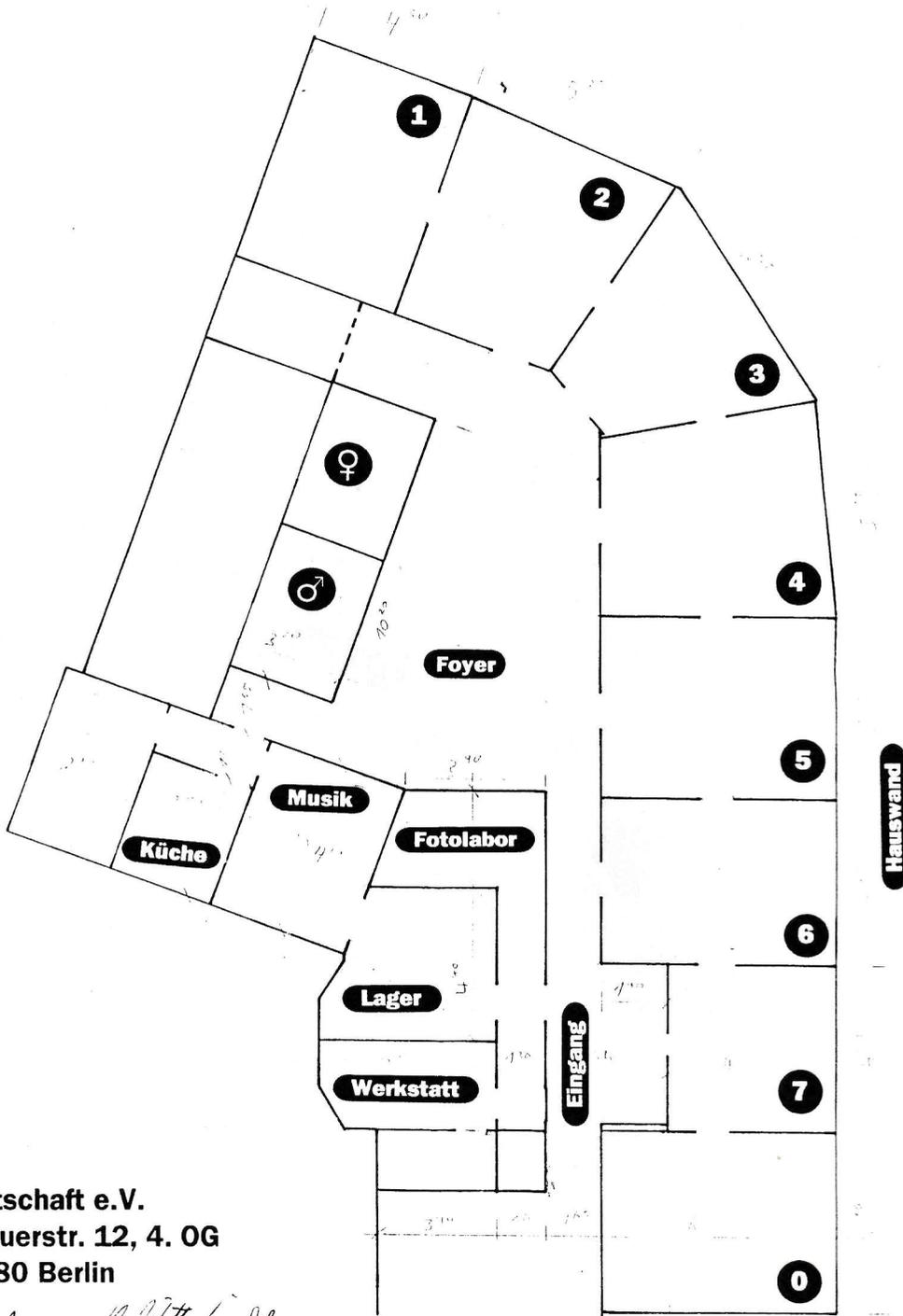


Verknüpfung
↓
Visualisierung

Fassaden → auf Holzplatte
geflickt ranter
in Stahl seit.

Zeichnung von Willem '90





Botschaft e.V.
Mauerstr. 12, 4. OG
1080 Berlin

Dipl. Ing. A. Nitzsch

Hypercard-Kurzdokumentation zu Dromomania Seite 1

<u>Kartenname</u>	<u>Name&Titel</u>	<u>DokuInfo</u>
Raum 1	Lothar Niewald/ Adriaan Klein Pneumonischer Block	Die geplante Kurzzeitanstallation ist ein Konzept zur Visualisierung von Straßenverkehr. Es kommt darauf an, brauchbare Bezeichnungen und Variablen für die Verkehrsfaktoren der Leipzigerstraße aufzuspüren und mehrdimensional umzusetzen. Das Instrument dazu ist der pneumonische Block, der am Tage X als Speicher für Ottomotorensequenzen in Aktion tritt und dabei den engen Zusammenhang zwischen Straßengeschehen und menschlichen Proportionen aufzeigen soll.
Raum 2	Davids Project Traffic is Heroin	"Die Koordinaten von Heimat und Gemeinschaft werden sich verschieben. Eine antikulturelle Haltung wird die Völkerbildung ablösen. Auf der Grundlage der Überlegung, daß sich hierbei das gesellschaftliche System von der kollektiven Macht zur individuellen Verantwortung hin entwickeln wird, initiierte David Ayers 1969 ein Projekt, welches hierzu konkrete und hypotetische Entwürfe in Workshops, Ausstellungen und Symposien liefert: the world, a universal sculpture."
Raum 3.1	Architekturstude ntInnen der TFHB "Kein Stern im Kern"	Dokumentation einer Unterschriftenaktion zur Bebauung eines Teils des Potsdamer Platzes durch Daimier Benz. Ausstellung eines Modells des Platzes mit dem dem geplanten Gebäudekomplex.
Raum 3.2	Jörg Müller Historische Projekte	Im Rahmen der Interdisziplinarität des Projektes, wird von dem freien Stadtplaner Dipl. Ing. Müller diese Arbeit geleistet werden. Grundlage dafür stellt sein Buch "Der Potsdamer Platz in Berlin - Zur Geschichte eines zentralen Platzes" dar. Während der Aktionstage sollen Merksätze zur historischen Entwicklung den anderen Teilnehmern, zur Verfügung gestellt werden. Karten, Pläne und Fotos werden das frühere und heutige städtebauliche Erscheinungsbild vermitteln helfen. Ziel soll möglichst die Erarbeitung zukünftiger Entwicklungsansätze sein. Die Ergebnisse werden in komprimierter Form anderen Teilnehmern zur Verfügung gestellt um weiterverarbeitet werden zu können.
Raum 3.3	Paul Ingenbleek 9 Meter Walmdach	Planung und Realisierung einer Teilrekonstruktion des Daches in der Leipziger Straße 112.
Raum 4	Gero Gries Kunst für Touristen	Ein Bezugspunkt ist ein Brief des World Wildlife Funds der sich die Schutzbedürftigkeit von Biotopen bezieht, die sich im Randbereich von Straßen gebildet haben. Ausgestellt werden verschiedene Fundstücke, mit einer Dokumentation zu Fundort und Gegenstand: ein ausgestopftes Wildschwein, eine Notrufseule, reste eine Igels, eine Taube u.a. Der Ausstellungsraum hat die Farbe Ultramarinblau. Es wird mit Bedeutungsebenen gespielt
Raum 5	Architekturstude nten der TUB	Arbeiten zur Stadtgeschichte mit Schwerpunkt auf Berlin-Mitte, Erstellung eines Ist-Modells mit anschließender Möglichkeit des Neuentwurfs durch einfaches Umstellen der Gebäude, Visualisierung von Verknüpfungspunkten zwischen Stadtentwicklung und Text/ Bildquellen, Vorstellung von abgebrochenen Konzeptionen der 20er Jahre, sowie verschiedene Dokumentationen zur Verkehrsentwicklung und Verkehrsmassnahmen in Berlin.



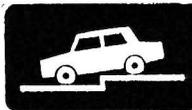
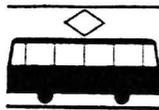
Hypercard-Kurzdokumentation zu Dromomania Seite 2

<u>Kartenname</u>	<u>Name&Titel</u>	<u>DokuInfo</u>
Raum 6	Norbert Stück ROTATION	Aus der konkreten Beschäftigung vor Ort wächst eine Installation, die auch ihr Material aus der Situation entnimmt: Die Aktenlage aus den Kellergängen über Bestecklieferungen und die Reste des Eingangsportals in der Mauerstraße werden überarbeitete Träger von Botschaften zu Hier und Jetzt.
Raum 7	Berliner SeniorInnen Spurensuche im Niemandland	Unter der Leitung zweier Berliner Kulturarbeiterinnen schufen Berliner SeniorInnen eine Dokumentation zur Geschichte des Potsdamer Platzes, bei der in Fund- und Ausgrabungsstücken Vergangenheit sichtbar wird.
Raum 7	Brüssel Projekt & Ed van Menges Der 7. Raum	M.W. Architekt und Regisseur auf dem Weg zum Erfolg: Vom Dach herab werden Botschaften verschiedenster Couleur verkündet, während zwei Kulissenschieber Farbtafeln an der Fassade hinablassen. Tontechnik von TOTAL SOUND, Regenmäntel von Inge Oeltjenbruns, Licht von TOM & GERRY.
Raum 0	Botschaft e.V. "relaxing zone"	Nichtöffentlicher Raum für Botschafter mit Streßsymptomen.
Foyer 1.0	Werner Klotz The unseen journey	Zwei Weinbergschnecken im Winterschlaf als blinde Passagiere auf der Reise nach und durch die USA. Dokumentiert in Fotos und Texten, werden Relationen zwischen Zeit, Ort und Individuum anschaulich.
Foyer 1.1	Andreas Walter Polaroid Image System	Es werden Polaroids ausgestellt, die einen Kontrast zu Geschwindigkeit und Bewegung bilden, sie werden ergänzt durch Aufnahmen während der Veranstaltung.
Eingangstraum	Ottmar Sattel ERGO	Sie leiden an Fettleibigkeit? Sie haben ihre eigene Geschwindigkeit noch nicht gefunden? Sie besitzen einen Führerschein aber können nicht Fahrrad fahren? Sie fühlen sich abgespannt und erzeugen zu wenig Energie? Dann setzen Sie sich am besten auf die Treteinheit von ERGO und entziffern die Botschaften. Halten Sie sich an das Tempolimit von 180 Watt.
Foyer	Katharina Hoh Faktotum	Was macht ein Auto aus? Es hat vier Räder auf denen es sich fortbewegen lässt, es benötigt Raum und es sollte einen guten CW-Wert haben.
Brandmauer	BI Westtangente Transparent an der Brandmauer	Das Plakat wurde entfernt. Sein Text lautete "DAS HAUS BLEIBT, KEINE STRASSENVERBREITERUNG"
Foyer 1.2	B.U.N.D. Wahlprüfsteine	Fragen an politische Parteien zum Thema Verkehr. Dokumentation der Umfrage. Die Reihenfolge der Übereinstimmungen mit den verkehrspolitischen Forderungen des B.U.N.D. war folgende: AL - PDS - SPD - CDU - REP
Hauswand	CCM (+ Myriam Sanz) Leipziger Esquina Mauer	Das Haus wird mit einer rosa Schleife und rosa Band als Geschenk verpackt.



Hypercard-Kurzdokumentation zu Dromomania Seite 3

<u>Kartenname</u>	<u>Name&Titel</u>	<u>DokuInfo</u>
Strasse	Daniela Comani/ Monica Bonvici Holzkonstruktion auf der Straße	Die Arbeit besteht aus einer sehr reduzierten und einfachen Holzkonstruktion, die auf dem Bürgersteig Mauerstraße Ecke Leipziger Straße vor dem Postmuseum aufgestellt wird. Die Konstruktion ist eine stark minimalistische Zurückführung geometrischer Gleichgewichte, die eine geschlossene auf sich selbst orientierte Einheit hervorbringt. Die Einfachheit der Form ermöglicht, ihren Charakter trotz der chaotischen und lauten Umgebung zu bewahren und als ein autonomes Element in der urbanen Landschaft mitzuwirken. Die Kompaktheit der Skulptur, die einem archaischen Arc ähnelt, wird durch einen schmalen Durchgang in der Mitte belebt. Gleichzeitig wird diese Konstruktion als Infostelle und Regenschutz eingesetzt werden.
verschiedene	Renate Giese / Rebecca Holmes / Martina Morony / m.m.d.h.	- Rushhourinterviews - Spontane Aktionen - Computerauswertung : "Mobil mit und ohne Auto" - Infos über Streß und Umweltbelastung - Flugzettel unter Scheibenwischer Ausgehend von der Vision eines Autounfalls entwickelt man mit dem hammer eine Montage von Text, Foto und anderen visuellen Versatzstücken, die er vervielfältigt an umherparkenden Autos befestigt. Der unter einer dünnen Schicht des Gewöhnlichen jederzeit denkbare Extremfall wird in den Alltag eingespeißt, der Gedankenlosigkeit des täglichen Autofahrens wird ein hochkonzentrierter (letzter) Erlebnishalt gegenübergestellt.
Dach	Planungsgruppe Umgestaltung Leipziger Straße	5 Verkehrssituationen - Autobahn - rechts vor links mit einem Verkehrspolizisten - Umleitung mit einem Verkehrspolizisten - Schweinepfad mit einem Verkehrspolizisten - Alkohol am Steuer mit einem Verkehrspolizisten



BOTSCHAFT e.V.

Botschaften

Botschaft

die von einem Botschafter im Ausland geleitete Behörde eines Sendestaates. Zu den völkerrechtlichen Aufgaben der B. gehören die Vermittlung des Verkehrs zwischen den beiden Regierungen, die Berichterstattung über Vorgänge im Empfangsstaat und die Ausübung des Schutzrechtes über die dort lebenden Staatsangehörigen. ¹

Botschafter

nach dem Wiener Reglement vom 19.03.1815 und dem Aachener Protokoll vom 21.11.1818 die erste Rangklasse der diplomatischen Vertreter. Sie präsentieren persönlich das Staatsoberhaupt und genießen daher Ehrenrechte. Ihnen gleich sind die Apostolischen Nuntien und die "legati a latere" (etwa = Gesandte der Beziehungen) ¹

Und selbst nachdem die Nachricht, die Botschaft, diese Luxusware uns dahin gebracht hat, die Geschwindigkeit endlich als eine Information anzusehen, ist die Analyse nicht bis zu dem vorgedrungen, was den REITER und den SEEFÄHRER von Anfang an verbindet; zu lange haben die übertragenen Botschaften und Weisungen die Geschwindigkeit der Übertragung verdeckt. ²

Indem man mit der Transportindustrie die Fabrikation der Geschwindigkeit erhöht und unablässig die Leitfähigkeit, die Durchdringbarkeit der durchquerten Orte und Gegenden verbessert, beschleunigt man auch ihre Auflösung und Zerstreuung. ²

... dem Ministerium für Raumplanung wird das für Zeitplanung folgen... ²

Seitdem wird der Reisende von der Botschaft verfolgt, vom Autoradio bis hin zum Fußgängertelefon... Die Telekommunikationsindustrie bemüht sich um die umfassende Ersetzung des Hörens und Fühlens durch den Radiokontakt... ²

Die Konsumtion des Raumes ist auch Konsumtion von Zeichen und Botschaften. Die Botschaft der Geschwindigkeit des Automobils und die Geschwindigkeit der Radio-Botschaft gehen ineinander über. Die Benommenheit des Passagiers in seinem Boliden ähnelt dem Dösen des Opiomanen, er ist anderswo, doch leicht zu erreichen; er glaubt frei zu sein wie der Wind, doch in Wirklichkeit ist die Kontrolle ihm auf den Fersen. Die Sättigung der Umgebung macht ihn fertig, und die Überfüllung des hertzischen Raumes folgt der des Luftraumes. ²

Selektive Kommunikation

- Problem: Warten auf mehrere Botschaften, aus denen evtl. eine bestimmte aufgrund einer Bedingung ausgewählt werden soll.
- Lösung mit nicht-blockierenden Empfangen -> wiederholtes Überlaufen ³

Höhere Botschaftmechanismen

- Einfache Synchronisations- und Botschaftsmechanismen erlauben prinzipiell Lösung aller Probleme
- Höhere Hilfsmittel wegen:
 - häufig vorkommender Kommunikationsmuster
 - Fehleranfälligkeit ³

Zuverlässigkeit der Kommunikation

- Verteiltes System: Kommunikationskanäle prinzipiell gestört; Botschaften gehen verloren.
- > Entwurf fehlertoleranter Botschaftensysteme. Entwurf höherer Botschaftensysteme hierdurch beeinflusst. ³

Im Mai 1990 hat sich der Verein "Botschaft e.V." konstituiert, in dem sich Künstler, Kommunikationswissenschaftler, Filmemacher, Musiker, Schlosser, Psychologen, Informatiker, Grafiker, Elektriker, Philosophen und Telefonisten zusammengefunden haben, um ein Forum für interdisziplinäre Auseinandersetzung zu schaffen.

Ziele unserer Arbeit sind:

- die Auflösung der Isoliertheit einzelner Arbeitsbereiche
- Auseinandersetzung über die Grenzen der Disziplinen hinweg
- die Arbeit am konkreten Gegenstand, um diesen als gemeinsamen zu rekonstruieren und in seinen gesellschaftlichen Kontext zurückzuführen.
- künstlich geschaffene Disziplinergrenzen aufzubrechen; Verbindungen neu zu ziehen, Strukturen bloßzulegen.
- Theorie und Praxis als gleichwertige Arbeitsansätze zu begreifen
- die gesellschaftspolitische Relevanz von künstlerischer und wissenschaftlicher Arbeit zu erkennen
- erstarrte Wertsysteme zu hinterfragen und wenn nötig, neu zu definieren
- die Öffentlichkeit in die Kommunikationsprozesse zu integrieren.

Standort:

Die Stadt Berlin hat im Laufe des letzten Jahres begonnen, sich in ihrer Struktur neu zu formieren. Dadurch besteht die Chance, Stadtgebiete, deren historisch gewachsener Zusammenhang durch die Teilung weitgehend zerstört war, in ihrer ursprünglichen Bedeutung zu rekonstruieren. für den Stadtteil Berlin-Mitte muß entschieden wer-

den, ob man diese Chance nutzen will.

Die gestalterische Planung des Bezirks Mitte ist für die gesamte Zukunft der Stadt von Bedeutung. Mit dem Verkauf eines großen Teils des Potsdamer Platzes an Mercedes Benz sind bereits Zeichen gesetzt, um aus dem zentralen Bereich einen Renomierbezirk entstehen zu lassen. Teure, exclusive Geschäfte, die rund um die Leipziger Strasse eröffnen, fügen sich in dieses Bild.

Wenn Berlin seinem Anspruch gerecht werden will, Kulturmetropole und Knotenpunkt Europas zu sein, muß die politische Diskussion sich vom kleinkariertem Denken der Sachzwänge befreien. Berlin läuft sonst Gefahr, seine gewachsene polyzentrische Struktur, die das Nebeneinander von verschiedenen Lebensweisen ausmacht, einem künstlich geschaffenen Wirtschaftszentrum in Berlin-Mitte zu opfern.

Darum wird sich unsere Arbeit auch auf den Standort Leipziger Straße ausrichten. Nur so können wir der wirtschaftsorientierten Stadtplanung entgegenwirken und als Wegbereiter für eine möglichst große Vielfalt im Bezirk fungieren. 4

Quellen:

- 1 Meyers Lexicon
- 2 Paul Virilio
- 3 R. Hommel (R03)
- 4 Botschaft e.V.

Botschaft e.V. sind:

Tina Ellerkamp	Carola Rückholz
Jörg Heitmann	Natascha Sadr Haghighian
Christian Hermbeck	Philip Scheffner
Merle Kröger	Gerrit Schultz
Martin Leeder	Pit Schultz
Ed van Megen	Petra Trojan
Tom Prilop	Florian Zeyfang
Meiko Riegelmann	Fotos: Dirk Borho



Otto-Motor und Ernst-Fall

»Dromomania« — eine Woche der verkehrten Bewegung

die tageszeitung
■ MONTAG, 19.11.90
BERLIN-KULTUR

Samstag, 17. November, 10 Uhr im öffentlichen Nahverkehr, Linie 1. Im Waggon sitzen: ein Journalist auf der Suche nach »Dromomania — Kult und Ritual der täglichen Bewegung«, ein Berber und ein Schwerbehinderter. Der Berber forsch: »Ich muß hier raus«, zündet sich einen Stummel an, »ich muß hier raus«. Der Schwerstbehinderte: »Ich bin schwerstbehindert. Rauchen ist hier verboten. Das kann teuer werden.« Er zückt seinen Schwerstbehindertenausweis: »Das wird teuer.«

Am Morgen des 14. November tritt die SPD in die heiße Phase des Wahlkampfes. Der Regierende und sein Senator demonstrieren den Zusammenhang von Gewaltmonopol und Beweglichkeit. Mit Helikopter, Panzern und dem mobilen Kommando (SEK), die Knochen im Zweifelsfall zu schonen, markiert der 14. November den derzeitigen Interferenzpunkt von Staatsgewalt und Justiz im Knochenbruch. Mit der Befreiung des zentralen Verkehrskanals Mainzer Straße von Störgeräuschen erfüllt die Regierung ihre Pflicht. Die politische Staatsgewalt ist »polis, Polizei, das heißt Verwaltung der Verkehrswege« (Paul Virilio, Dromologie); sie vermengt gesellschaftliche Ordnung mit der Kontrolle der Zirkulation und den Aufstand mit der Verkehrsstockung.

Vor unserer Zeitrechnung. Auf der A9, Kilometer 81,1 (DDR). Ein Wildschweinkadaver verweist am Straßenrand. »Das sich schnell bewegende Tier wird meist vom noch schnelleren Fahrzeug erfaßt und zur Seite geschleudert. Vom Autobahnpersonal unbemerkt befinden sich die Tiere nach 2 bis 6 Tagen im Zustand fortgeschrittener Verwesung.« Das Autobahnbiotop — Natur ist, was der Verkehr übrig läßt — wuchert im Naturkundemuseum »Kunst für Touristen« von Gero Gries, z.Z. Mauerstraße 12, Berlin-Mitte.

Donnerstag, 15. November, 14 Uhr. Auf der Leipziger Straße, unweit vom Potsdamer Platz, steht Frau

Hoh mit ihrem Gefährt (2,30m lang, 1,55m hoch, 0,20m breit) im Stau.

Heute öffnet der Verein »Botschaft e.V.« im Haus Leipziger/Ecke Mauerstraße 12 für fünf Tage sein Versuchsfeld zum Thema »Dromomania — Kult und Ritual der täglichen Fortbewegung«. Draußen vor der Tür wird dem kollektiven Feierabendverkehr sein Lärm um individuellen Ohren geschlagen: »Fahrer — Auto — Mikrophone — Mischpult — Verstärker — Lautsprecher — Autofahrer«: simpel und effektiv. Vom Dach kommt die Botschaft über den Stand der Diskussion im Haus, verständlich nur für Augen und Ohren, die Kommunikation nicht als Information mißverstehen. Im Inneren des Hauses ein Versuchsfeld. Keine Ausstellung, kein interdisziplinäres Symposium, kein Markt der Möglichkeiten, so unterstreichen die Veranstalter, die Besetzer im vierten Stock des einstigen WMF-Prunkstücks: von allem Fragmente — und »ein für alle offenes Experiment«.

Es gibt — das ist das auffälligste — kein gemeinsames Projekt, nur seine progressive Erfindung. Doch ist voraussehbar, daß dies für den gesuchten und öffentlichen und »interdisziplinären Streit« kein Hinderungsgrund sein wird. Seifenkünstler Norbert Stück, im Eingangsbereich des labyrinthischen Geschosses (wo sich noch im vergangenen Herbst Betriebskampfguppen auf ihren Einsatz vorbereiteten), bastelt weiter an seiner Installation: vom alten Eingangsportal herunter der Blick auf jenes imaginäre Land, das einst die Württembergische Metallwaren-Fabrik als Aktenlager der Vergangenheit im Keller ihres Gebäudes hinterließ. Zwei Türen weiter wertet das »Institut für Umwelt und Prognose, Heidelberg« die Umfrageergebnisse von »Mobil mit und ohne Auto« aus. Was beide Projekte (und alle anderen) verbindet, ist allein die Frage des Besuchers... und das Raum-an-Raum in einer sozialen Versuchsanordnung, die von keinen gewachsenen Strukturen geprägt ist.

Auf »gewachsene polyzentrische Strukturen« als wünschenswerte Struktur vor ihrer Haustür, Berlin-Mitte, setzt »Botschaft e.V.«. Einig ist man sich darin mit der Stadtplanungsgruppe »Gruppe 9. Dezember«, die für kommenden Mittwochabend (18 Uhr) ihr öffentliches Arbeitstreffen in die Leipziger Straße verlegt. Doch wird die (Sub)Version der »gewachsenen polyzentrischen Strukturen« nicht nur von ihren Gegnern kommen — von Werner Kümke (Baustadtdirektion Berlin-Mitte), der am Donnerstag (20 Uhr) zum großen Palaver über die »Zukunft Berlin-Mitte« geladen ist — »Davids Project«, das sich tief im Labyrinth der Mauerstraße 12 eingenistet hat: »Wir haben ein Konzept entwickelt, bei dem sich Livingroom-Container auf selbststeuernden Wagen bewegen. Die Koordinaten von Heimat und Gemeinschaft werden sich verschieben, verschiedene geographische Punkte werden identisch und der Faktor für Bewegung gleich null.« Und auch, was der dromophile Werner Klotz, der mit seinen schlafenden Weinbergschnecken durch die Welt jettet, mit der sozialbotanischen Wachstumsmetaphorik anzufangen weiß, bleibt eine offene Frage. In einem aber ist man sich wohl einig: in der Gegnerschaft zum Geschwindigkeitswahn eines Verkehrssenators, der am morgigen Dienstag mit seiner Vorlage zum zentralen Innenstadtbereich faktisch auch den Abriß des teilbesetzten Hauses beschließen wird — zugunsten der sechsspurigen Durchgangsstraße zum Potsdamer Platz.

Fritz von Klinggräff
»Dromomania — Kult und Ritual der täglichen Fortbewegung«. Ausstellung, Arbeit, Geräusche in und um die »Botschaft« Leipziger Straße 112, Mauerstraße 12 von heute bis zum 24.11. rund um die Uhr. Einzelne Daten: siehe Programmteil.

Botschaft e.V.

Ausstellung Dromomania

Berlin steckt im Stau, im einzelnen Geäder aller möglichen Plätze von Potsdam bis Pankow; im politischen Geist der mobilen Einsatzkommandos von REP bis CDU. „Den Stau auflösen“ – wer wollte den verborgenen Technokratenterror ernsthaft wählen? Neben dem Stillstand im Raum erwächst zunehmend solcher der Zeit. Alle Spielarten von Geschichte, die in Berlin 3 Kriege zu verarbeiten hatte, fegt der Fortschrittsbesen, der mit vereinten Kräften kehrt, hinfert, um eine Illusion aus monumentalem Hauptstadtraum und Weltstadtheater wie eine Staubschicht auf die Augen zu legen. Es brennt (einigen unter den Fingernägeln).

Im Eckhaus Mauerstr./Leipziger Str. hat sich die *Botschaft* eingenistet, hat im Bau der Jahrhundertwende eine Gedächtnisstütze reaktiviert, eine glorreiche Produktionsstätte besetzt. Das Haus war ehemals Fabrikationsort der Württembergischen Metallwarenfabrik, WMF. Nun wird hier in Denken, Aktionen und Präsentationen Kultur produziert. Raumbezogen von Künstlern wie Norbert Stück, Gero Gries oder David's Project, die auf ihre Weise Geschichtsmodi rekonstruieren. Norbert Stück stellt dabei Fundstücke aus, die seine Wanderung durch alle Etagen des Hauses vom Keller bis zum Dachboden dokumentieren, neben denen die Souvenirs der Mauerspechte den bloßen Inszenierungscharakter der Demokratie hervorrufen. Auch Gero Gries wird mit der Installation

„Kunst für Touristen“ von der Wirklichkeit erzählen. Im Gegensatz zu eingespielter Institutionsklüngelei agiert die *Botschaft* antimuseal, ohne die Ausstellungsform zu einem Bildungszoo zu degradieren.

In welcher Art ihr Verständnis von Leben und Kunst (Dadaismus und Didaktik sind beabsichtigt) sich vollzieht, kann vor Ort erfahren, wer „Dromomania – Kult und Ritual der täglichen Fortbewegung“, „Ausstellungs- und Aktionswoche in einem, besucht. Neben den erwähnten Künstlern werden u.a. Architekten, Stadtplaner, Musiker, Schriftsteller und Philosophen eine Öffnung der verstopften Straßen- und Gehirnwindungen kundtun. Das Haus an der Leipziger Straße steht als Stein des Anstoßes einer 6-spurigen Straßenverbreiterung über den Potsdamer Platz hinaus im Weg. Andererseits wäre es in der momentanen Nutzung eine Warte zwischen kafkaesken Beamtenburgen, die da das Gesicht des sozialistischen Berlin geprägt hatten, wäre es zwischen lauter offiziellen Botschaften die einzig wirkliche. Ein Haus mit Geschichte, das durch Künstlerinitiative ein Fortschreiben von Geschichte ebenso ermöglichen kann, wie es das Künstlerhaus Bethanien bereits vollführt.

Harald Fricke

„Dromomania“-Ausstellung, Die Botschaft e.V., Mauerstr. 12, 2080 Berlin-Mitte. Eröffnung am 19.11., 18 Uhr. Bis 25.11.

