

Durchwachsene Schicht

Es gibt tolle Tage, an denen das Taxifahren richtig Spaß macht. Und es gibt auch ätzende, bei denen man sich wünscht, man hätte gar nicht erst angefangen. Auch heute fing es richtig mistig an. Mein erster Funkauftrag, nach nur wenigen Minuten warten, war ein absoluter Reinflall. Der Fahrgast, ein Geschäftsmann, hatte schlechte Laune. Und zwar sehr schlechte. Außerdem war er wohl der Meinung, dass ich daran Schuld wäre, ansonsten hätte er sie nicht an mir auslassen müssen. Auf dem Weg vom Innenministerium zum Hauptbahnhof pöbelte und schimpfte er herum, über die unfähigen Taxifahrer, die alle nur Umwege fahren würden, dreckige Autos hätten und wahrscheinlich zum großen Teil auch noch schwarz arbeiten würden. Anfangs habe ich noch ein paar Worte dazu gesagt, dann aber wurde es mir zu blöd und ich schaltete einfach das Radio lauter. Dies hat er zwar auch böse kommentiert, aber das war mir egal. Kurzzeitig hab ich noch überlegt, ob ich anhalten und ihn rauswerfen sollte. Dann hätte ich meine Ruhe gehabt und er vielleicht seinen Zug verpasst. Aber so böse bin ich eben nicht, außerdem habe ich ja eine Beförderungspflicht und ungebührliches Benehmen des Fahrgastes entbindet mich davon leider nicht. Außerdem war es ja eine sehr kurze Fahrt.

Bald danach fand ich mich am Savingyplatz wieder, innerhalb weniger Minuten fuhren alle vier Wagen vor mir weg. Dann war ich Erster, und dabei blieb's auch für eine Weile. Nach ca. einer halben Stunde kam eine Dame auf mich zu, etwa 40 Jahre alt, sehr klein und dünn, sie öffnete die Beifahrertür, setzte sich rein und sagte nichts. Nun ist es nicht so, dass Frauen mich grundsätzlich durcheinander bringen, aber diese hatte es echt drauf. "Wo soll es denn hingehen?", wollte ich wissen, aber sie schaute mich nur verständnislos an. Dann griff sie sich das Verzeichnis in dem viele Adressen wie Hotels, Theater oder Krankenhäuser aufgelistet sind und begann darin zu blättern. Ich fragte nochmal und endlich antwortete sie: "Ich suche noch". Nun war Geduld gefragt, ich dachte an Buddha und an meinen Vorsatz, mich nicht provozieren zu lassen. So ging das etwa 5 Minuten, bis ein anderer Fahrgast kam und in den Wagen hinter mir einstieg. Nun hatte ich genug. "Entweder Sie sagen mir jetzt, wohin Sie möchten, oder Sie steigen aus!" Mein Ton war bestimmt nicht mehr überzeugend freundlich, aber immerhin hatte sie eine Chance. Doch sie nutzte sie nicht: "Ich möchte hier nur sitzen und in Ruhe lesen, bitte schön". Mein "Nein!", das Wegnehmen des Buchs und den Zeigefinger Richtung Ausgang zeigend war eins. Sie verabschiedete sich mit einem "Arschloch!", stieg aus und stiefelte nach hinten. Ich dachte an den Film "Taxi Driver", ach De Niro, ich war Dir heute echt nahe. Die beiden indischen Männer, die kurz darauf einstiegen, machten mir das Leben nicht einfacher. Während der eine in ein Bordell wollte, sollte ich nach Ansicht des anderen die Straßen mit den Damen abfahren. Sie fingen an zu streiten, in dem schönen rollenden Hindi, das ich zwar mag, das aber die Aggressivität des Streits nicht abmildern konnte. Nachdem sie sich nicht einigen konnten, sprang der eine aus dem Auto, der andere meinte: "Fahr Knesebeck". Leider reagierte er weder auf meinen Hinweis, dass die Knesebeckstraße direkt am Savingyplatz ist, noch auf meine Frage nach der Hausnummer. Die Straße geht vom Platz in zwei Richtungen ab, er konnte oder wollte mir aber nicht sagen, wohin er wollte. Also fuhr ich die längere Strecke und an der Ecke Lietzenburger zahlte er und stieg aus.

Es konnte eigentlich nur noch besser werden - und das tat es dann auch. Nach vier Tagen hatte ich dann endlich die ersten Fahrgäste, die wegen der Leichtathletik-WM in Berlin waren. Dreimal hintereinander stellte ich mich vor das Hotel "Berlin, Berlin", dreimal hatte ich wirklich sympathische Fahrgäste. Der letzte war ein hübscher 19-jähriger Schwarzer, der irgendein Junior-Meister war, die genaue Sportart habe ich schon wieder vergessen. Ihn fuhr ich zum Matrix und während der Fahrt fragte er mich, wo er denn Mädchen treffen könnte. Kurz vor dem Ziel wollte er plötzlich wissen, ob es denn auch Jungs gibt, die man für Sex bezahlen könnte. Klar, ich schrieb ihm eine Adresse nahe des Hotels auf. Er gab mir reichlich Trinkgeld - und einen Kuss auf die Wange. Dann schwebte er davon. Ich wollte Feierabend machen, schaute aber nochmal kurz am Potsdamer Platz vorbei, und dort erwischte ich noch einen Hauptgewinn: Die Tour ging nach Königs Wusterhausen, und schnell merkten wir, dass wir uns von früher kennen. Von sehr viel früher. Vor über 20 Jahren sind wir uns beruflich mal in Leipzig begegnet, er als Kameramann des DDR-Fernsehens, ich als Mitarbeiter eines Musikverlags. Beide konnten wir uns an interessante Gespräche von damals erinnern, nicht an den Inhalt, aber dass wir sie geführt haben. Und wir haben noch immer gemeinsame Bekannte, es war in jeder Hinsicht ein Glückstreffer.

Damit ging die Taxischicht, die so ätzend begonnen hatte, doch noch schön zu Ende.

Verlorene Vorurteile

Ich weiß, man soll ja keine Vorurteile haben. Dabei machen sie einem das Leben doch so viel einfacher, weil man schnell Antworten hat, ohne sich überhaupt die Fragen stellen zu müssen. Blöd nur, wenn einem die schönsten Vorurteile immer wieder verlustig gehen, weil das Leben sich nicht daran hält. Letzte Nacht war das gleich dreimal der Fall, langsam kriege ich Zweifel, ob meine Vorurteile wirklich so gut sind, wie ich immer dachte ...

Vorurteil 1: Araber sind Großmäuler

Kennen Sie Borat, diese Filmfigur eines Kasachen, der im Westen so ziemlich alles falsch macht, was nur geht? So ungefähr, plus mehrere Goldketten um Hals und beide Armgelenke sowie nach einem Liter Parfüm stinkend stieg ein arabischer Mann bei mir ins Taxi ein. Natürlich hatte er eine Sonnenbrille auf, obwohl es auf Mitternacht zuing. Der Dandy grinste mich an, der Schneidezahn mit dem eingelassenen Diamanten wunderte mich schon nicht mehr. Seine mehrere Nummern zu enge Jeans trug er ohne Unterhose, das war nicht zu übersehen. Ein Teil seiner Kopphaare war mit Goldfarbe besprüht, mehr Klischee geht eigentlich nicht. Wahrscheinlich musste er mit dem Taxi fahren, weil der Cadillac gerade zur Wellnesskur in Monte Carlo weilte.

Dieses Wesen stieg also am Nollendorfpfplatz ein und wollte in eine Disco. Das Goya hat zu, dort kam er gerade her. Ich empfahl ihm, zum Maxxim oder ins Q-Dorf zu gehen, erst unterwegs fiel mir ein, dass er sicher auch gut ins SO36 gepasst hätte. Kaum losgefahren flüsterte er plötzlich "Love you".

Wie bitte?

Es stellte sich heraus, dass nicht er mich liebt, sondern Gott. Der Libanese war missionarisch unterwegs. Sein schreiendes Äußeres war das totale Gegenteil zu seinem Anliegen, immer wieder flüsterte er "God loves you!". Er zeigte mir kleine Zettel, offenbar mit Sprüchen aus der Bibel, auf Arabisch und Englisch. Dann wollte er wissen, ob ich auch Gott liebe, ich antwortete, dass ich es nicht weiß. Der Messias schaute sehr mitleidig. Mittlerweile waren wir am Ziel angelangt, er zählte die 6,30 Euro genau vor und dann streichelte er meinen Arm: "He loves you!"

Vorurteil 2: Spandauer sind schlauer

Leider kommt es oft vor, dass die Taxistände von Privatautos blockiert werden, die sie als Parkplatz benutzen. So war es auch gestern Abend, ganz hinten am Bahnhof Spandau. Der letzte Platz war von einer Edelkarosse, einem glänzenden Audi-Geländewagen, besetzt. Ein Polizeiauto stand in zweiter Reihe und im selben Moment fuhr schon der Abschleppwagen vor und lud den Falschparker auf. Sofort nutzte der Fahrer eines Opel Zafira die Situation aus und rangierte genau in die eben freigeräumte Lücke. So schnell er gekommen war, sprang er auch schon aus dem Auto, schloss ab und rannte - einem der Polizisten genau in die Arme. Dieser versuchte den Übertäter zum Wegfahren zu bewegen, was sich aber innerhalb einer halben Minute zu einer lautstarken Diskussion ausweitete. Ich hörte den Opel-Fahrer nur "scheißegal" und "ich muss zum Zug" brüllen und dann rannte er in den Bahnhof. Natürlich forderte der Polizist wieder einen Abschleppwagen an und kurz darauf verschwand das Auto auf dessen Ladefläche Richtung Ruhlebener Straße.

Bleibt nur zu hoffen, dass der Zafira-Fahrer ausreichend Geld einstecken hatte für die Rückfahrt mit dem Taxi. Denn sein Auto auszulösen kostet ihn mindestens 200 Euro. Offenbar sind Spandauer doch nicht so schlau.

3. Vorurteil: Iren sind laut und besoffen

Taxihalten haben manchmal so ihre Besonderheiten. Und nicht alle sind verständlich. Die Halte am Kranzler gehört dazu: Wer hier steht, kann sich sicher sein, dass bald eine Horde lärmender Jugendlicher (Typ: Pubertierende Schulkasse aus dem Rheinland) vorbeizieht, die Jungs mit der obligatorischen Bierflasche in der Hand. Gröhlend ziehen sie die Aufmerksamkeit auf sich, je lauter umso besser. Das kennt man aber auch von Anderen, zum Beispiel stehen die Bewohner der grünen Insel in diesem Ruf. So war ich nicht begeistert, als vor mir eine Horde Iren lautstark die Joachimstaler überquerte und auf mich zusteuerte. Einige hatte riesige grüne Hüte auf und lange Bärte umgehängt. Vielleicht waren die auch nicht echt, jedenfalls zwängten sie sich in mein Taxi. Nicht alle 20, aber doch eindeutig zu viel. "Only four persons, please!" sagte ich, obwohl ich in diesem Moment gar nicht wusste, ob die überhaupt Englisch sprachen. Bei Iren weiß man ja eh nie, woran man ist, aber sie verstanden es und brav stiegen

zwei von ihnen wieder aus und steuerten auf die hinteren Taxis zu.

Das Fahrtziel Grünberger Straße besänftigte mich gleich, zwar rechnete ich mit einer stressigen, aber wenigstens lohnenden Tour. Auf dem Weg nach Friedrichshain lernte ich plötzlich ganz andere Iren kennen: Sie sprachen fast flüsternd miteinander, wie in der Kirche, der Mann hinter mir sang leise ein Lied. Am Schlesischen Tor musste ich eine extra Runde um den Bahnhof fahren, damit sie ihn von allen Seiten betrachten konnten, sie fanden ihn "so nice". Der Höhepunkt aber war der Blick von der Oberbaumbrücke nach Westen, alle waren so begeistert, dem Mann neben mir kamen fast die Tränen.

Am Fahrtziel wurde ich gleich von dreien angebettelt, das Fahrgeld von 19,30 EUR nur jeweils von ihm zu nehmen, schließlich legte mein Beifahrer 25 Euro hin und stieg aus, nicht ohne sich nochmal umzudrehen: "You are very, very nice".

Die Türen waren zu, gerade wollte ich losfahren, da kam der grünbehütete Bartträger zurückgelaufen, riss hinten die Tür auf und stammelte: "Sorry, sorry!" Dann kurbelte er die Scheibe ganz hoch, das hatte er noch vergessen.

Sage mir niemand wieder, Iren seien alles nur gröhlende, saufende, unsentimentale Monster. Das sind alles nur Vorurteile!

Die Erfindung des Fernsehens in Berlin

Als am 22. März 1935 im Haus des Rundfunks in der Masurenallee die weltweit erste regelmäßige Fernsehausstrahlung begann, war dies der Anfang eines Siegeszugs. Der "Reichssendeleiter" war dem NS-Propaganda-Ministerium unterstellt und ließ den Erfinder Paul Nipkow feiern. So wurde der erste Sender sogar nach ihm benannt. Schon als junger Mann hatte der Pankower Ingenieur 1884 seine "Nipkow-Scheibe" vorgestellt, die Bilder zeilenweise abtasten und in elektrische Impulse umwandeln konnte. Diese konnten übertragen und an anderer Stelle wieder zusammengesetzt werden. Doch erst 1928 konnte das Ergebnis – ein Fernsehbild von der Größe einer Postkarte – auf der Funkausstellung öffentlich vorgestellt werden. Testsendungen wurden ab 1926 über den neu errichteten Funkturm ausgestrahlt.

Als 1935 mit regelmäßigem Sendebetrieb begonnen wurde, war natürlich noch alles live, eine Aufzeichnungsmöglichkeit gab es noch nicht, gesendet wurde dreimal wöchentlich für je 90 Minuten. Es gab auch noch keine Fernsehindustrie, die wenigen Geräte wurden in Handarbeit hergestellt. Und sie standen auch nicht in Wohnungen, sondern fast nur in öffentlichen "Fernsehstuben". Die erste wurde in der Berliner Straße in Pankow eröffnet und zog kurz danach in die Wollankstraße 134, das Haus steht noch heute. Nach 15 Monaten Sendebetrieb gab es in Berlin gerade 25 dieser Vorführräume. Allerdings kamen die Menschen auch eher zum Bestaunen der neuen Technik, als wegen dem Programm, denn man brauchte schon sehr gute Augen oder ein Fernglas, um aus einigen Metern Abstand noch etwas erkennen zu können. Das Kino war in der Sehqualität noch weit überlegen. Allerdings wuchs schon bald eine starke Konkurrenz heran. Manfred von Ardenne und Siegfried Loewe entwickelten die Technologie der Braunsche Röhre, die Bilder wurden nun elektronisch abgetastet und umgewandelt. Schon ein Jahr nach Nipkows großem Erfolg kam bei den Olympischen Spielen 1936 die neue Technologie zum Einsatz. Zwar waren die Kameras noch so groß wie zwei Kühlschränke, doch sie waren eine technische Sensation. Paul Nipkows Erfindung war nur ein Wegbereiter für die rasche Weiterentwicklung des Fernsehens. Dass die Nazis ihn feierten, gleichzeitig aber die elektronische Technologie seiner Konkurrenten nutzten, lag an Siegfried Loewes jüdischer Herkunft. Paul Nipkow dagegen erhielt nach seinem Tod 1940 sogar ein Staatsbegräbnis.

Überhaupt nutze die NS-Regierung die Technik natürlich für sich. Allerdings hatte sie nicht nur die Unterhaltung und Propaganda im Sinn, sondern sie wollte sie militärisch nutzen: Mit kleinen Kameras wurden im Krieg z.B. die V2-Raketen ins Ziel gelenkt. So ist es auch zu erklären, dass nicht nur das Propagandaministerium, sondern auch das Ministerium für Luftfahrt von Hermann Göring für die ersten Fernsehsender zuständig waren.

Während des Kriegs wurden die öffentlichen Aufführungen nicht mehr weiter gefördert. Die Post betrieb zwar auch weiterhin etwa 50 Fernsehstuben, doch Joseph Goebbels setzte mehr auf den Rundfunk und die Wochenschauen, weil sie zu diesem Zeitpunkt viel mehr Menschen erreichen konnten.

Mit dem Ende des NS-Staats wurde der Fernsehbetrieb von den Alliierten verboten, erst 1947 durfte die Post wieder Tests durchführen. Doch es dauerte noch bis zum Herbst 1950, dass der erste Sendebetrieb aufgenommen werden konnte. Zuerst in Hamburg mit dem NWDR, ab 1951 auch wieder in Berlin. Vier Jahre später erst konnte das Fernsehen bundesweit empfangen werden.

Mit der Erfindung von Paul Nipkow hatte das TV längst nichts mehr zu tun, sein Name war auch lange in Vergessenheit geraten. Doch mittlerweile erinnert man sich wieder an denjenigen, der das Prinzip der Bildabtastung und Umwandlung in Einzelpunkten erfunden hat. Und der das erste Fernsehen der Welt realisiert hat.

Drücker-Kolonne

Versuchen Sie doch mal, den Kudamm vom Kranzler bis zum Lehniner Platz zu laufen, ohne auch nur ein einziges Mal angequatscht zu werden. Es kann kaum gelingen, zu viele Verteiler und Animateure versuchen Sie zu ködern. Allein an der Kreuzung zur Joachimstaler Straße verteilen gleich vier Leute ihre Werbezettel, alle für unterschiedliche Firmen. Der hübsche Inder wirbt für ein türkisches Restaurant, die trotz Kälte recht leicht bekleidete junge Dame bietet einen Handyvertrag an, zum Abschluss soll man aber in ein Geschäft gehen. Nein, das ist mir zu wenig kundenfreundlich, weiter gehts also ohne Telefon. Noch eine zu dünn angezogene Frau, fast noch ein Mädchen, sie friert ganz offensiv vor aller Augen. Vielleicht hofft sie auf einen Mitleidsbonus, aber ob das reicht, den beworbenen Frisiersalon mit angeschlossenem Nagelstudio zu besuchen? Bei mir jedenfalls nicht. Für ein Nagelstudio ganz anderer Art wird vom vierten Verteiler geworben, der "Club" liegt gleich um die Ecke.

Die Kreuzung zur Fasanenstraße ist in Hand der Animateure. Auf beiden Seiten des Kurfürstendamms stehen die Verteiler, die jedem Mann ihre Zettel entgegenstrecken. Sie versuchen ihre Opfer auch zu überzeugen, gleich mit ihnen in die Sexbar zu gehen, die nur 20 Meter entfernt liegt. Wer nicht sofort abwinkt, wird bequatscht, selbst ein offensichtlich schwules Pärchen will der Drücker in das Hetero-Etablissement schleusen.

Richtig ätzend wird es an der Uhlandstraße, hier hat Scientology einen Stand mit Broschüren aufgebaut. Ihr Name ist nicht zu sehen, stattdessen werben sie mit ihrem Kunstbegriff "Dianetik". Sie sprechen jeden an, ob man nicht mal an einem Psychotest teilnehmen möchte, "natürlich kostenlos!". Penetrant verfolgen sie manche Passanten noch hundert Meter weit, wedeln mit ihren Büchern und ersticken einen unter einer Flut von Worten. Weh dem, der nicht sofort abwinkt, er wird gleich als potenzielles Opfer betrachtet und behandelt.

Auf der gegenüberliegenden Seite sehen ebenfalls Erleuchtete: Vor dem Französischen Kulturzentrum sammelt eine Christensekte Unterschriften und Geld. Und ich dachte bisher immer, sie sammeln vor allem Seelen. Zwischen Bleibtreu- und Schlüterstraße begegnen mir zwei weitere Reklameverteiler. Diesmal für ein Holzmöbelgeschäft (welcher Tourist kauft denn beim Kudamm-Bummel Möbel?) sowie für ein neues Thai-Restaurant. Außer einem bettelnden Punk an der Leibnizstraße bleibe ich bis zum Adenauerplatz unbehelligt. Dort habe ich dann noch einen älteren Herrn am Hacken, der mich unbedingt in seinen Sexclub dirigieren will, "zur Entspannung". Ich flüchte auf die andere Straßenseite zum Zettelverteiler für das gleiche Asia-Restaurant wie eben, dann habe ich die rettende Idee: Künftig werde ich mehrmals täglich den Kurfürstendamm rauf und runter gehen, alle Reklamezettel annehmen und dann groß ins Geschäft mit Altpapier einsteigen!

Droschken für die Alliierten

Das Taxigewerbe in der Nachkriegszeit

In den letzten Tagen des "totalen Krieges", als in der Belle-Alliance-Straße (heute Mehringdamm) das Haus der Berliner Taxi-Innung abbrannte, lagen auch die meisten Droschken längst unter Schutt und Asche. Überlebt hatten nur einige Veteranen-Fahrzeuge, die zum Kriegseinsatz untauglich waren. Die Rote Armee requirierte sie nachträglich. Wer das Glück auf seiner Seite wusste, konnte die eigene Taxe vorerst versteckt halten, bis sich die Verhältnisse wieder halbwegs normalisierten.

Im Dezember 1946, längst war die ehemalige Reichshauptstadt in vier Sektoren aufgeteilt, erlebten die verbliebenen Fahrzeuge ein großartiges Droschken-Comeback: Der US-Major Maurice Ball gründete für Amis, die keinen Jeep zur Verfügung hatten, die "Berlin Taxi Corporation", kurz "Taxi-Bal" genannt.

"Die Amerikaner hatten wegen ihres guten Solds und der übrigen Schätze in Form von Zigaretten, Kaffee und anderer begehrter Genuss- und Lebensmittel sofort das Prä in Berlin und damit bei den Frauen. Zum Glück ist unsere Stadt sehr groß, und die Bräute waren über die ganze Stadt verteilt, genau wie die Schwarzmärkte, und außerdem gehörte nicht jedem GI ein Jeep. Aus diesem Engpass des Transportproblems für fußkranke Amis mit dicken Brieftaschen konnte nur ein aus der Heimat gewohntes Taxi herausführen", erinnert sich Heinz Peters, ehemaliger Vorsitzender der Innung des Berliner Taxigewerbes, an die Gründung der "Berlin Taxi Corporation". Bezahlt wurden die Taxi-Bal-Fahrten (die Bezeichnung für Taxi setzte sich damit an die Stelle des bis zum Ende des Krieges gebräuchlichen Wortes "Droschke") in harten Dollars, was für die Devisenkasse Berlins einen lukrativen Faktor darstellte. Die "Verwaltung für Wirtschaft des Vereinigten Wirtschaftsgebietes" sprach in einem Schreiben vom 11. Februar 1949 an Taxi-Bal, Berlin-Steglitz, Albrechtstraße 60b, sogar schon wieder vom "Wiederaufbau der deutschen Fremdenverkehrswirtschaft". Im Dezember 1948 überschritt die Gesamteinnahme 500.000 Dollar! Trotz Währungsreform und Blockade fuhren die Taxi-Baler in fünf Jahren von 1947 bis 1951 mit 28.107.328 Kilometern einen Betrag von 1.513.037 Dollar ein.

Zu Beginn seiner Existenz litt der Taxi-Bal stark unter Benzinmangel, der sich erst 1948, nach der Währungsreform kurzfristig legte – um sich bei der nachfolgenden Blockade erneut hemmend auszuwirken. Ab 1949 lieferte nicht mehr die Army den Sprit, sondern der Bedarf wurde voll von Esso gedeckt, konnte also frei erfolgen. Im übrigen verschoben auch die Rotarmisten regelmäßig ganze Benzinfässer im Tausch gegen begehrte Westwaren. Längst hatte sich von Berlin aus die Idee des "Export-Taxi-Dienstes" über die gesamte amerikanische Besatzungszone ausgebreitet – die Taxi-Tickets galten im fünften Jahr der "ET-Corporation" in 85 deutschen Städten. Mit der Zeit verbesserte sich auch der Fuhrpark. 1948 kamen erstmals ein VW-Brezelkäfer an der Spree zum Einsatz – zweitürige Taxen waren nicht selten. Neben Daimler-Benz lagen gut im Taxengeschäft: Opel (Olympia und Kapitän) und die Borgward-Gruppe (Hansa 1500/1800 und Goliath GP 700).

Taxi-Service wurde rund um die Uhr geboten – eine kurze Stadtrundfahrt im "Taxi-Bal-Cab" für 3-4 Passagiere kostete 3 Dollar 25. Die Abrechnung erfolgte in Coupons, die der Taxi-Bal bei der Außenhandelskasse der "Bank deutscher Länder" in Mark wechselte.

Auch die Russen gründeten ein Taxigeschäft – die 150 Wagen gehörten einer von der UdSSR kontrollierten Aktiengesellschaft. Vor dem Schlesischen Bahnhof oder dem hell erleuchteten "Intourist" parkten die Vehikel mit ihren kyrillischen Kennzeichen. Nur Sowjetsoldaten durften sie zunächst nutzen; sie zahlten für den Kilometer 80 Pfennig, für die Wartestunde 5 Mark. Benzin und Öl wurden von der sowjetischen Militärverwaltung gestellt. Die Fahrten wurden mit deutschem Geld bezahlt.

Nicht weniger erfolgreich hatten die Briten in ihrem Sektor einen Taxidienst ins Leben gerufen. Die Einsatzzentrale im "Hotel am Zoo" am vornehmen Kurfürstendamm arbeitete eng zusammen mit einer Privatfirma in Schmargendorf, die allen 32 fabrikneue Volkswagen vom "Taxi-Service West" erhielt. Die Käfer wurden mit grün-roten Erkennungsschildern versehen und fuhren mit deutschem Treibstoff. Den Fahrpreis berechneten die Engländer auf Marktbasis, 31 Pfennig pro Kilometer. Da die Tommies mit großzügigen "Tipps" zu sparen pflegten, genoss ihr Taxi-Unternehmen eher bescheidenes Ansehen bei den Berliner Droschkenkutschern.

Ihren Gästen aus aller Welt stellten die Engländer ihren Fuhrpark nur gegen "harte" Valuta zur Verfügung und kassierten dafür Pfunde, Dollars, Gulden und Schweizer Franken. Sie bezeichneten dieses Devisengeschäft als "sehr gut". Einzig und allein die inflationären französischen Francs wurden nicht angenommen.

Taxen für die Besatzungsmächte gab es. Was aber machte der Berliner, der es eilig hatte? Ein Bericht des Tagesspiegels vom 10. Januar 1949 gibt Auskunft:

"Die öffentlichen Beförderungsmittel dürften ihm kaum genügen. Befindet er sich in der Kurfürstendammgegend, ist es für ihn ein Leichtes, zu einer Taxe zu kommen. Am Bahnhof Zoo, in der Augsburg, Leibniz-, Schlüter- und Giesebrechtstraße stehen sie und warten nur darauf, dass jemand einsteigt. So eine 'schwarze' Taxe kann man äußerlich nicht als solche erkennen, aber alle Privatwagen, die dort warten, sind Taxen. Eine DM-West kostet der

Kilometer, und die Wagen sind zu jeder Tages- und Nachtzeit bereit, zu fahren. Die Polizei kann angeblich nichts dagegen tun, denn alle Fahrer haben ein Gewerbe als Fuhrunternehmer, und wer will sie daran hindern, am Kudamm auf einen Kunden zu warten, der gerade etwas besorgt?"

Die Schwarzfahrer bekamen jedoch im Frühjahr 1949 legale Konkurrenz. 1949 durfte auch Otto Normalverbraucher erstmals wieder "Hallo Taxi!" rufen. 519 "freie Taxen" nahmen bis Ende Oktober den Betrieb für die Berliner Bevölkerung auf. Als Nr. 1 bekam Taxichauffeur Bruno Winniger den schwarzen Stempel vom Kraftverkehrsamt. "Hals- und Beinbruch zum Premierenstart", stand mit Zuckergusslettern auf der Schokoladentorte, die der Versicherungsverein dem glücklichen Winniger überreichte. Frisch überholt, mit elfenbeinfarbenem Streifen, stand der Citroen vor der Haustür. Wenniger war kein Neuling in seinem Gewerbe, schon von 1926 bis 1940 saß er auf dem Bock.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war Wenniger arbeitslos. "Trotzdem hatten wir Schwierigkeiten, die Zulassung als Taxi-Unternehmer zu bekommen", berichtet Frau Winniger fünfunddreißig Jahre später. "Schon im März 1949, als der Wagen fertig da stand, hatte mein Mann sich gemeldet. Was die Behörden alles haben wollten! Fragebogen, amtsärztliches Attest, Führungszeugnis und alte und neue Autopapiere. Außerdem musste der Wagen zur Technischen Prüfstelle. Damals schlepten Kollegen die Taxe ab, weil wir noch keinen Polizeistempel auf den Wagen bekamen."

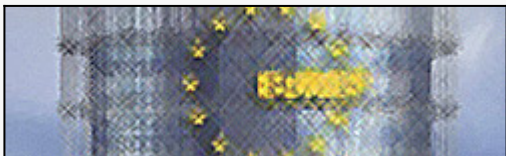
Bruno Winniger wartete mit seiner Taxe hauptsächlich in der Nähe des Kurfürstendamms. Es ging ums Überleben im Taxigeschäft – schließlich hatte die Überholung des Wagens stolze 2.200 D-Mark gekostet. Bei 50 Pfennig Grundgebühr sprang die Taxameteruhr der Firma Kienzle an und sorgte dafür, dass der vorgeschriebene Fahrpreis nicht überschritten wurde. Alle 115 Meter erhöhte sich die Rechnung im "einen Sechser" (fünf Pfennig).

Drei Jahre später tickerte das geeichte Zählwerk in Bruno Winnigers viersitziger Citroen-Limousine, bis er sich im Juni 1952 zu einem Neukauf entschied: Ein VW-Käfer mit vier Türen!

Ulrich Kubisch

Aus: TAXI – Auf den Spuren des mobilen Gewerbes
(Transit-Verlag, 1984)

Keine Lust auf das Grauen



Wirklich Lust auf Schule hatten diejenigen wohl nicht, die einige Tage vor Feriende in der Pankower Elizabeth-Shaw-Grundschule eine selbstgebastelte Rohrbombe deponiert haben. Oder auch keine Lust auf Schüler, aber das ist natürlich nicht die feine Art. Glücklicherweise wurde das Teil früh gefunden. Nach Angaben der Polizei war es

allerdings relativ klein, aber noch ausreichend für schwere Verletzungen.

Keine Lust hatte auch die Polizei, dass die Rockergruppe Hells Angels ihr neues Vereinsheim am Spandauer Damm mit einem Motorradkorso durch die City einweihet. Sie sperrte deshalb die Straße und legte Nagelteppiche aus, die dummerweise von einigen der Höllenengel zu spät gesehen wurden. 200 Rocker wurden überprüft, wobei es gleich ein paar Festnahmen wegen Waffenbesitz gab.

Auch das Ordnungsamt hat keine Lust. Ebenfalls in Charlottenburg-Wilmersdorf stürmten seine Mitarbeiter in den Preußenpark am Fehrbelliner Platz, wo sich seit vielen Jahren an warmen Sommer-Wochenende thailändische Familien treffen. Da wird gegrillt und getrunken und gefeiert. Ausgerechnet im Park der Preußen geht sowas natürlich nicht ohne eine spezielle Genehmigung und so zogen die preußischen Ordnungshüter aus und konfiszierten Gaskocher als Beweisstück, auf dass die Straftaten ein Ende haben. Angeblich hätten sich auch Anwohner über den Geruch beschwert, was aber mangels Anwohner schlecht möglich ist. Besonders blöd äußert sich der zuständige Stadtrat Marc Schulte, der in der Aktion des Ordnungsamtes auch eine Fürsorgepflicht für die Thais sieht: Das angebotene Essen wäre ja nicht hygienisch geprüft.

Und nochmal der gleiche Bezirk, diesmal hat die Deutsche Bahn keine Lust. Sie will, dass der Zille-Hof unter den

Bahngleisen an der Fasanenstraße verschwindet. Deshalb hat sie der Betreiberin des Trödelmarkts gekündigt. Zwar wurde ihr ein Ersatzstandort in Moabit angeboten, der aber soll laut der Trödlerin nicht gleichwertig sein, weil er feuchte Mauern hat. Also hat sie keine Lust den Zille-Hof am jetzigen Standort zu verlassen. Die Bahn will dort "gehobene Gastronomie und Einzelhandel" einrichten, da stört ein Trödelmarkt natürlich.

Auch in Spandau hatte jemand keine Lust, er verließ seine Partei "Die Grauen" und wechselte zur FDP. Siegfried Gunder heißt der Mann und nachdem er die Fronten gewechselt hatte und die Grauen damit den Fraktionsstatus verloren, gaben sie eine Todesanzeige auf: Gunder sei "völlig unerwartet aus unserem Leben geschieden" stand dort. Gunder graute es und gab nun ebenfalls eine Anzeige auf. Allerdings bei der Polizei.

Tatsächlich von uns gegangen ist jedoch Tilo Stöhr. Der starb zwar schon vor drei Jahren, sein Traditionsgeschäft am Kaiserdamm lebte aber erstmal weiter. Doch das Familienunternehmen ist jetzt pleite, Rundfunk- und Haushaltselektrogeräte gibt es in der Gegend in den Centern billiger, wenn auch manchmal nur gefühlt. Das brach dem Geschäft das Genick. Allerdings geht es in ganz anderer Richtung weiter, statt Kühlschränken handelt Tilo Stöhr jun. nämlich auch noch mit Immobilien. Dort wird demnächst bestimmt ein weiteres Ladengeschäft im Angebot auftauchen.

Auftauchen - nämlich wie aus dem Nichts - tut auch des Nachts Europas größte Leuchtreklame, die neuerdings am Schöneberger Gasometer für weitere Lichtverschmutzung sorgt. Schön ist sie nicht, der unter Denkmalschutz stehende Ex-Gasbehälter ist jetzt nur noch ein Werbeträger. Darauf habe nun ich keine Lust.

Ernst-Reuter-Platz

Der Ernst-Reuter-Platz in Charlottenburg gehört sicher nicht zu den schönen Orten der Stadt. Trotz seiner extrem breiten Gehwege ist er sehr fußgängerfeindlich, was vor allem an seiner Größe liegt und daran, dass er wie für den Autoverkehr geschaffen ist. Man braucht mindestens fünf Minuten, wenn man ihn unter Beachtung aller Ampeln zu Fuß umrunden möchte. Und die Ampeln und Autos zu beachten ist hier schwer empfehlenswert, falls man auf seine Gesundheit Wert legt. Die gerade am Straßenrondell oft desorientierten Autofahrer nehmen auch mal aus Versehen eine rote Ampel nicht wahr und bremsen dann in letzter Sekunde, um kurz vor (und manchmal auch hinter) dem Fußgängerüberweg zum Stehen zu kommen.

Die großzügige Weite des Ernst-Reuter-Platzes hat eher was von sowjetischer Stadtplanung, nicht aber von urbaner Weitläufigkeit. Der Blick, dem in alle Himmelsrichtungen keine Grenzen gezogen werden, schaut in uninteressante Straßenzüge, nur in Richtung Zoo bleibt er am Gebäude des Renaissance-Theaters hängen, und am Steinplatz, am alten Kino. Ansonsten ist der Platz nur ein Knotenpunkt der längsten Ost-West-Magistrale Berlins, die vom weiten Westen in den fernen Osten führt.

Anders sieht es aus, wenn man den Ernst-Reuter-Platz an einem späten Sommerabend aus einiger Entfernung betrachtet: Die von Scheinwerfern beleuchteten Fontänen geben ihm plötzlich etwas Weltstädtisches, fast möchte man sich im Inneren des Platzes auf eine Bank setzen und etwas ausruhen. Das wäre aber nicht wirklich empfehlenswert, denn der Lärm, der einem von allen Seiten entgegenschlägt, macht jede Rast zur Qual. Um das Platzinnere zu erreichen gibt es nur den Weg durch den Tunnel und den nutzt man am besten auch, wenn man auf die andere Seite des Areals möchte.

Ursprünglich war der Platz eine Station auf der Verbindung zwischen dem Berliner Stadtschloss und dem außerhalb gelegenen Schloss Charlottenburg. Die spätere Charlottenburger Chaussee (heute Straße des 17. Juni) war damals im 18. Jahrhundert ein Sandweg. Dort wo sich heute der Platz befindet, macht der Weg einen Knick, daher nannte man die Stelle auch "Umschweif". Etwa ab 1830 wurde der Ort offiziell "Am Knie" genannt, dann nur noch "Knie". Während der Gründerjahre, als sich Berlin und die umliegenden Gemeinden wie Charlottenburg zur Millionenstadt entwickelte, nahm der Verkehr auf dieser wichtigen Verbindungsstraße dramatisch zu. Mittlerweile führten sechs Straßen unmittelbar auf den Platz. Mit dem Bau des unterirdischen U-Bahnhofes gab es eine Umgestaltung, es wurde eine Mittelinsel angelegt. Hier standen fortan Verkehrspolizisten, die vor allem mit dem Aufkommen der Kraftfahrzeuge nach dem Ersten Weltkrieg immer mehr zu tun hatten.

Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs war das "Knie" zugebaut, markant war vor allem das 8-stöckige Rundhaus an der Hardenbergstraße Ecke Kurfürstenallee (heute auf dem Gelände der TU). Allerdings bot der Platz kaum zum Verweilen ein, es gab nur wenige Restaurants, Kneipen oder Läden. Schon damals war hier vor allem Bürokratie und Gewerbe angesiedelt. Das Ende des historischen Platzes kam am 1. Mai 1945, als sich die Wehrmacht eine Artillerieduell mit der 219. sowjetischen Panzerbrigade lieferte. Fast alle Gebäude waren danach abrisssreif, die Gegend rund um den Platz ein Trümmerfeld.

Das änderte sich erst 1953, als der West-Berliner Senat den Wiederaufbau forcierte und damit gepaart eine Neugestaltung der Stadt. Hohe Häuser mit freien Flächen dazwischen, sowie helles und luftiges Wohnen, das war nun der neue Geist. Unter dem Titel "Hauptstadt Berlin" wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben, er umfasste das Gebiet vom Knie bis zum Alexanderplatz – ungeachtet der Tatsache, dass der östliche Teil davon mittlerweile in einem anderen und zudem feindlichen Staat lag. Ergebnis dieses Wettbewerbs war unter anderen das heutige Hansaviertel, sowie auch der neue Ernst-Reuter-Platz mit seinen nun 180 Metern Durchmesser. Wären die Pläne von Le Corbusier verwirklicht worden, wäre der Platz heute nach New Yorker Vorbild mit teils 65-stöckigen Hochhäusern zugebaut. Das Ergebnis war dann etwas moderater und damals durchaus modern: Das Telefunken-Hochhaus, das Eternit-Haus oder das Institut für Bergbau am Rand des TU-Geländes vermittelten zu ihrer Zeit den Übergang in eine neue Epoche. Das Wirtschaftswunder schlug sich hier architektonisch nieder, man baute jetzt modern, hoch, offen, hell. Und natürlich immer in Konkurrenz zum östlichen Nachbarn, der gerade die Stalinallee hochgezogen hatte. Und so wurde das Knie am 1. Oktober 1953 in Ernst-Reuter-Platz umbenannt, nach dem zwei Tage zuvor gestorbenen Bürgermeister von West-Berlin. Ernst Reuter stand wie kaum ein anderer Politiker für den Willen der West-Berliner Bevölkerung, sich nicht von der DDR einnehmen zu lassen. Nur wenige Monate nach dem Aufstand am 17. Juni war die Benennung dieses Platzes ein politisches Signal.

Das Unwegsames des Platzes und die optische Kälte sollte ab 1960 durch das Anlegen des Wasserbeckens mit dem Brunnen behoben werden. Aber wirklich geklappt hat es nicht. Als der Springbrunnen 1993 aus finanziellen Gründen abgestellt wurde, protestierte Edzard Reuter, der Sohn des ersten Regierenden Bürgermeisters, und drohte an, dem Platz den Namen seines Vaters entziehen zu lassen. Er kritisierte den gedankenlosen Umgang mit dem Platz und dem damit verbundenen Namen und erreichte schließlich, dass eine Diskussion darüber in Gang kam. Zeitweise war dann tatsächlich die Umbenennung in "Europaplatz" im Gespräch, doch schließlich raffte sich der Senat auf und sanierte den Platz, das Wasserbecken und die Fontänen, die dann 1998 wieder in Betrieb gingen. Das Gesamtbild des Areals wurde jedoch nicht wesentlich verändert. Und so ist der Platz auch heute noch, was er schon vor über hundert Jahren war: Eine Verbindung mehrere großer Straßen. Aber kein Ort, den man gerne besucht.

Die AVUS

Die AVUS ist das südliche Autobahn-Tor nach Berlin. Doch sie ist nicht nur einfach eine von vielen Autobahnen, sondern blickt auf eine interessante Geschichte zurück. Berühmt wurde sie ab den 20er Jahren durch die Rennsportveranstaltungen.

Motiviert durch deutsche Misserfolge bei Automobil-Rennsportveranstaltungen wurde im Jahre 1909 die Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße GmbH gegründet, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zu fördern. Nach Umwandlung in eine Aktiengesellschaft begannen 1913 die Arbeiten für eine nur für Autos zugelassene Straße entlang der Wetzlarer Bahn von Charlottenburg nach Nikolassee.

Wegen des Ersten Weltkrieges wurden die Arbeiten 1914 kurz vor der Fertigstellung eingestellt. Erst im Jahre 1921 wurde die Rennstrecke durch private Investitionen von Hugo Stinnes vollendet und am 24. September 1921 eröffnet. Die geradlinige Rennstrecke verband die Nordkurve (Halensee, Charlottenburg) mit der bei Nikolassee gelegenen Südkurve zu einem ca. 19 km langen Rundkurs. Nach der Eröffnung wurde die Strecke für den privaten Verkehr freigegeben. Ein einmaliges Durchfahren kostete die stattliche Summe von 10 Mark, eine Vierteljahreskarte 1000 Mark.

Bereits beim Eröffnungsrennen zeigten sich auf mangelnde Erfahrung im Fahrbahnaufbau zurückzuführende Defizite

der Strecke. In den Folgejahren wurden wegen der mit der Inflation einhergehenden wirtschaftlichen Not mobile Teile von der notleidenden Bevölkerung demontiert und verkauft oder verheizt.

Im Jahr 1926 fand mit dem ersten Großer Preis von Deutschland wieder ein großes Autorennen statt, bei dem aufgrund widriger Witterungsbedingungen und des schlechten Streckenzustands vier Todesopfer zu beklagen waren. Neben mangelnder Griffigkeit des Belags hatte die Strecke aufgrund des traditionellen Fahrbahnaufbaus bei mangelnder Verdichtung des Untergrunds Bodenwellen mit bis zu 10 cm Höhe. In den folgenden Jahren wurde die AVUS nun auch Versuchsstrecke für Straßenbau, auf der viele Elemente des heutigen Straßenbaus erstmals getestet wurden. Der Rennbetrieb kam infolge einer Absatzkrise der deutschen Automobilindustrie Mitte der 20er Jahre und der darauf folgenden Weltwirtschaftskrise weitgehend zum Erliegen. Er wurde erst Anfang der 30er Jahre wieder regelmäßig aufgenommen.

Um die Rundengeschwindigkeiten zu erhöhen und um Platz für die heutige Halenseestraße zu gewinnen wurde die alte Nordkurve 1937 durch eine überhöhte, bis zu 44° steile, aus Backsteinen gemauerte Steilkurve mit einem wesentlich geringeren Radius ersetzt. Das nun jenseits der Halenseestraße gelegene Verwaltungsgebäude wurde durch ein neues Gebäude mit einem Zielrichterturm am Ausgang der Nordkurve ersetzt. Dieses dient heute als Motel. Gleichzeitig wurde eine neue Tribünenanlage errichtet.

Der Anschluss zum Berliner Ring wurde 1940 für den Verkehr freigegeben, wodurch die AVUS als Zubringer endgültig ihren Privatstraßencharakter verlor. Die auf dem Gelände der Tankstelle an der Ausfahrt Spanische Allee gelegene Südkurve wurde danach deswegen gesperrt. Eine projektierte überhöhte Südkehre konnte wegen des Zweiten Weltkrieges nicht vollendet werden, der bereits aufgeschüttete Wall wurde nach dem Krieg von der amerikanischen Besatzungsmacht als Schießplatz genutzt. Ersatzweise wurde nun die Motorradkurve am Hüttenweg zur Südkehre, wodurch sich die Rennstrecke auf eine Länge von 8,3 km verkürzte.

Vom Kriegsgeschehen im Zweiten Weltkrieg blieb die AVUS nicht ganz verschont. Das stark beschädigte Nordtor wurde bald nach dem Krieg abgerissen. Da die Benutzung nun kostenfrei war, hatte es ohnehin seine Funktion verloren. Nachdem in den ersten Nachkriegsjahren nicht an einen Rennbetrieb zu denken war, wurde nach Ausbesserung der größten Schäden bereits 1951 das erste Rennen gestartet. Die überhöhte Nordkurve erwies sich jedoch weiterhin als beständige Gefahrenquelle mit spektakulären Unfällen, von denen einige tödlich endeten. Im Jahre 1959 fand der Große Preis von Deutschland anstatt wie bisher am Nürburgring auf der AVUS statt. Das F1-Rennen gewann Tony Brooks auf Ferrari. Im Sportwagenrennen starb jedoch der Vorjahressieger Jean Behra, als sein Porsche 718 im Regen über die Steilwandkurve rutschte und mit dem Podest einer ehemaligen FLAK-Stellung kollidierte. Einen ähnlich spektakulären Unfall hatte Richard von Frankenberg 1956 unverletzt überstanden, der aus seinem Wagen geschleudert wurde, bevor dieser auf einem Parkplatz hinter der Nordkurve aufschlug und in Flammen aufging.

Damit war die große Zeit der Grand-Prix-Rennen auf der AVUS vorbei. Der Schock saß so tief, dass drei Jahre lang überhaupt keine Autorennen auf der AVUS ausgetragen wurden.

Da Steilkurven von der Motorsportbehörde der FIA generell als gefährlich und nicht mehr zeitgemäß eingestuft wurden, riss man die überhöhte Nordkurve 1967 ab, um sie erneut durch eine flache Nordkurve zu ersetzen, die mit dem Platzbedarf des neuen Autobahndreiecks am Funkturm verträglicher war. Trotzdem gab es noch schwere Unfälle. So überquerte in der Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft der BMW M3 von Dieter Quester einmal funkensprühend die Ziellinie auf dem Dach, was noch für den dritten Platz reichte.

Mit dem zunehmenden Individualverkehr wurden Sperrungen der AVUS für Rennsportveranstaltungen problematischer, da sie für den Trainingsbetrieb schon vor den Renntagen am Wochenende gesperrt werden musste. Der geradlinige Hochgeschwindigkeitskurs entsprach nicht mehr den Anforderungen des Rennsports und wurde mehrmals verkürzt.

Nach der Öffnung der Berliner Mauer 1989 und dem damit noch einmal ansteigenden Verkehr von der Innenstadt zum Berliner Ring nahte daher das endgültige Ende des Rennbetriebs auf der AVUS. Obwohl noch versucht wurde, die Strecke durch Verkürzung und Einrichtung von Schikanen zu entschärfen und für das Publikum interessanter zu gestalten, wurde der Rennbetrieb 1998 schließlich komplett eingestellt.

Als kurios gilt der Bereich der Anschlussstelle Hüttenweg, denn in diesem Bereich weist die ansonsten gerade AVUS

eine (aus nördlicher Richtung kommend) leichte Rechtskurve auf. Schaut man sich dagegen Stadtpläne an, so ist diese Kurve, die vom Funkturm aus zu erkennen ist, dort nicht verzeichnet. Der historische Ursprung für diese den Tatsachen nicht entsprechende Darstellung ist bis heute nicht geklärt. An dieser Anschlussstelle wurden übrigens auch Szenen einer Verfolgungsjagd für den James Bond-Film Octopussy gedreht.

Quelle: u.a. Wikipedia

Lebenstaucher

Normalerweise bewege ich mich in Berlin im Auto durch die Gegend, das bringt mein Beruf als Taxifahrer mit sich. Da bekommt man so einiges mit, an Geschichten, Beziehungen, Problemen. Meistens allerdings nur von den Fahrgästen, doch was außerhalb der teilverglasten Blechkiste abgeht, das sieht man lediglich wie im Fernsehen, nur ohne Ton. So schnell ist man wieder an jemandem vorbei, den man eben noch draußen gesehen hat, keine Zeit und keine Möglichkeit, ihn auf mich wirken zu lassen. 100 Kilometer fahre ich in einer Nacht, da komme ich an mindestens tausend Geschichten vorbei, die ich leider nie erfahren werde.

Deshalb ist es immer gut, mal nicht mit dem Auto zu fahren, sondern zu laufen. Diesmal war das eine zwangsweise Entscheidung, denn auf meinem Weg von Wilmersdorf in den Wedding musste ich am Bahnhof Spichernstraße den Zug verlassen, wegen einer "technischen Störung". Also machte ich mich zu Fuß auf den Weg nach Norden. Und weil ich es nicht eilig hatte, lief ich langsam, sperrte meine Augen und Ohren auf und tauchte immer wieder für ein paar Sekunden in das Leben anderer Menschen ein. Spaziergänger sind Lebenstaucher, das ist schön, manchmal traurig, aber interessant.

Dort wo die Schaperstraße die Bundesallee kreuzt liegt das Lokal "Harlekin", eine Schwulenkneipe, Tische und Stühle sind bei dem warmen Wetter voll besetzt, die Stimmung ist wie im Biergarten. Nicht nur Männer sitzen hier, etwa ein Viertel sind Frauen, allerdings ist die Atmosphäre nichts für mich. Alkoholgeschwängerte Männer versuchen zusammen ein Lied zu singen, eine Frau liegt einer anderen in den Armen, aber da ist nicht Zärtlichkeit, sondern Rumgezicke. Sie geifert die andere an, die sie gleichzeitig festhält, ein merkwürdiges Bild. Ein jüngerer Mann bemerkt mich, winkt mir freundlich zu hinzukommen, aber ich schüttele den Kopf. Zu abstoßend finde ich das alkoholische Gelage, das ist nicht anders als bei jeder anderen Kneipe. Nicht mein Fall.

An der Lietzenburger Straße biege ich kurz nach links und gleich wieder rechts in die Meinekestraße. An der Ecke vor dem Hotel steht eine Traube Holländer, laut wie immer, und natürlich machen sie keinen Platz für die anderen Passanten. Ruppig bahne ich mir den Weg durch die Menge, doch die etwa 30 Touristen lassen sich nicht wirklich davon beeindrucken. Nur ein kleiner Junge am Rand schaut mich erschrocken an, wie zur Entschuldigung zucke ich mit den Schultern und lächle ihn an. Er soll nicht denken, dass die Deutschen unfreundlich sind, außerdem war er der einzige, der sich nicht an der Gehwegblockade beteiligte. Er reagierte aber kühl, war sich wohl nicht sicher, ob mir zu trauen sei.

Das gleiche Bild nur ein paar Meter weiter, vor dem Hard-Rock-Café, diesmal sind es aber Spanier, doch auch sie weichen nicht. Hier mache ich einen kleinen Bogen um die Gruppe. Nicht weil ich Spaniern grundsätzlich aus dem Weg gehe, Holländer aber anrempeln, sondern ich hatte einfach keine Lust schon wieder den Bad Boy zu spielen. Zurück auf dem Bürgersteig kam aus der Gruppe gerade ein Mann um die 40 heraus, der Blindenstock wedelte über die Gehwegplatten, es ist mir ein Rätsel, wie er durch diese Gruppe hindurchgekommen ist. Doch vor ihm lagen noch einige Hindernisse. In der Meinekestraße sind vor jedem zweiten Haus Stühle und Tische an den Bürgersteig gestellt, sie nehmen bis zu Dreiviertel der Breite ein. Also sprach ich den Blinden an, ob ich ihm helfen sollte, hier durchzukommen. "Lassen Sie mal, ich kenne den Weg genau, vielen Dank!", sagte er. Und tatsächlich umkurvte er wie ein Sehender die Tische vor den Lokalen. Nun kam er mit dem Stock an einen Hund, der an einer Laterne befestigt war und auf dem Gehweg lag. Der sprang auf und verdrückte sich zwischen die Autos, anscheinend hatte er Angst vor dem Stock. Kurz danach war der Blinde verschwunden, ich spazierte so langsam, dass er mir davongelaufen war.

Kurz vor dem Kudamm gibt es einen Laden, in dem letztes Jahr ein Imbiss eröffnet hat. Man bekommt dort

Currywurst, aber auch ein paar andere Speisen, unter Taxifahrern hat er einen ganz guten Ruf. Auch hier stehen Tische draußen und sämtliche Plätze waren besetzt, genau wie innerhalb des Ladens. Ich holte mir eine Selters und eigentlich wollte ich auch noch eine Currywurst probieren. Neben mir saß eine Berliner Familie, Vater, Mutter und beide Kinder stark übergewichtig. Die Mutter schnauzte ihren mindestens 20 Kilo zu schweren Sohn an, dass er keine Wurst mehr bekommt, "zwee Würschte mit Pommes reichen, sonst wirste noch dick!" Das meinte sie ernst! Dabei wog sie wahrscheinlich das Doppelte von dem, was normal ist. Wenigstens hat sie damit mir ins Gewissen geredet und ich beschränkte mich auf die Selters.

Am Kudamm bog ich rechts ab, um an der Ampel Richtung Zoo weiterzugehen. Kurz vor der Kreuzung hielt mir ein junger Mann einen bunten Zettel entgegen. Ich las nur was von "Dianetik" und war schon genervt. Jetzt bemerkte ich den Infostand der Scientologen, der etwas zurückgesetzt aufgebaut war. Meine Reaktion "behalte Deinen Dreck" war vielleicht etwas zu laut und aggressiv, aber er nahm es ungerührt zur Kenntnis und wandte sich bereits dem nächsten Passanten zu. Der sah aus wie ein anatolischer Hirte auf seinem ersten Besuch in der Stadt, von dem was der Mann ihm sagte verstand er anscheinend kein Wort. Lächelnd nahm er ihm aber einen seiner Zettel ab, ging zwei Schritte weiter und zerriss die Werbung. Er sagte irgendwas zu seiner Bäuerin und beide lachten. Der Scientologe schaute diesmal etwas verdattert, dann ging er aber tapfer auf das nächste Opfer zu.

Zwischen Kantstraße und Bahnhof Zoo gehen die Passanten durch eine enge Passage. Hier stehen Jungs auf der Suche nach einem Freier, andere Männer sehen aus, als würden sie auf eine Gelegenheit warten, jemandem die Brieftasche zu klauen. Vielleicht stimmt es, es können aber auch anezogene Ängste aus meiner Kindheit sein, also Vorurteile. Auf dem Treppenabsatz zum Sexshop im Obergeschoss stand ein älterer Mann, der tatsächlich alle seine Taschen durchsuchte. Hose, Jacke, vorn, hinten, Innentaschen, anscheinend war ihm wirklich seine Geldbörse gestohlen worden oder er hat sie verloren. Verzweifelt schaute er nach oben, überlegte wohl, nochmal zurückzugehen. Dort im ersten Stock liegt ein schwuler Sexshop mit Darkroom. Wenn er dort drin war, wird er seinen Geldbeutel sicher nicht mehr wiederfinden.

Kurz vor der Ecke zur Hardenbergstraße hat der Burger King ein kleines Fenster zum Bürgersteig. Normalerweise kann man hier auch eine schnelle Bestellung für unterwegs machen, diesmal aber wird dort nichts verkauft. Die Frau vor dem Fenster wollte das nicht einsehen, schon zehn Meter vorher hörte ich ihr Gemecker. "In der Zeit hätten Sie mich schon längst bedienen können", keifte sie die schmale Asiatin an, die hinter dem Fenster stand und ihr klarzumachen versuchte, dass es dort keinen Verkauf gibt. Anscheinend war sie aber zu höflich, um das Fenster einfach zu schließen.

Zehn Meter weiter stoppt eine Polizeiwanne, 6 bis 8 Mann springen heraus, laufen zum nahen U-Bahn-Eingang. Dort steht wie immer eine Gruppe Alkies, einer rennt die Treppe herunter, zwei Polizisten hinter. Die anderen Beamten umzingeln die Gruppe, verlangen die Ausweise. Diese Situation kennt man hier, mit solchem Druck versucht der Senat die Alkoholiker dort wegzubekommen, aber das klappt natürlich nicht. Die Ausweise bräuchten die Trinker eigentlich gar nicht mehr zu zeigen, mit Sicherheit sind sie bei den Polizisten längst alle bekannt.

Während ich den Bahnhof Zoo entlang gehe, wundere ich mich darüber, dass hier nach seiner Degradierung zum Regionalbahnhof noch immer so viel los ist. Mindestens zwanzig Taxis warten auf Fahrgäste, draußen stehen jetzt mehr Verkaufsbuden als zu der Zeit, als dies noch der Hauptbahnhof war. Einen Kollegen kenne ich, er beklagt sich darüber, dass er nun schon seit über einer Stunde hier wartet, und immer noch ein paar Wagen vor ihm sind. Doch die anderen Taxihalten sind auch nicht leerer, wegfahren ist also sinnlos. Er beneidet mich um mein freies Wochenende und dass ich einfach spazieren gehen kann.

Der Fußweg, der hinterm Bahnhof zum Landwehrkanal führt, hat eine Besonderheit. Wenn man sich rechts durch die Büsche schlägt kann man von oben in den Zoo schauen. Die Sträucher sind an diesen Stellen schon fast alle heruntergetreten, und tatsächlich sieht man alle zehn Meter jemanden an der Brüstung. Meist sind es Familien, aber an einer Stelle steht ein altes Paar, beide schätze ich um die 80 Jahre. Sie aber schauen nicht in den Zoo, sondern stehen eng umschlungen da, was um sie vor sich geht nehmen sie nicht wahr. Was für ein wunderschönes Bild. Auf der Brücke über der Schleuse sind beide Geländer voll besetzt: Im Kanal stauen sich die Ausflugsdampfer, weil ja immer nur eines in den Schleusentrog passt. Eltern und Großeltern erklären den Kindern was da vor sich geht. Dazwischen drängelt sich eine Gruppe älterer Herren in engen bunten Radlerhosen auf ihren Fahrrädern durch die

Menschen, als dann noch ein Velotaxi die Leute zur Seite schiebt, beginnen die zu protestieren. Ich schlängle mich durch, ein Stückchen gehts durch den Tiergarten, entlang der Gaslaternen-Ausstellung. Die geht auch nördlich der Straße des 17. Juni noch weiter, vorher mache ich aber noch einen Abstecher in den ehemaligen Berlin-Pavillon. Seit ein paar Jahren befindet sich hier ein Burger-Restaurant im Stil der 60er Jahre. An der Kasse werde ich mit den Worten begrüßt, dass "das System" kaputt ist und es deshalb nichts zu essen gibt. Ich wollte sowieso nur was zum Trinken kaufen, trotzdem mache ich mir Gedanken, ob die Aussage nicht vielleicht politisch gemeint ist. Sicher nicht, der American Way Of Life kennt keine Selbstzweifel.

Dabei könnten sie schnell kommen: Keine 20 Meter weiter sitzt auf einer Bank ein Mann um die 50, das Leben hat ihm offenbar schon viele Wunden zugefügt. Tüten und Taschen stehen um ihn herum, dahinter ein Einkaufswagen, ebenfalls vollgepackt, wahrscheinlich ist es seine ganze Habe. Er schaut mir schon entgegen und bemerkt, dass ich ihn beobachte, schätzt mich ab. Dann hebt er eine Hand zum Gruß, ich grüße zurück. "Haste nen Euro?" fragt er, klar, hab ich. Dann wünscht er mir noch einen schönen Tag.

Auf dem Weg zum Hansaplatz sitzt ein dunkelhäutiges Mädchen auf dem Bürgersteig, vor sich eine Decke ausgebreitet, darauf liegen ein paar alte Hefte mit Geschichten, daneben mehrere Spielzeugautos. Hier kommt nur alle paar Minuten ein Passant vorbei, die Geschäfte laufen sicher schlecht. Sie schaut mich kaum an, sicher rechnet sie nicht damit, dass ich ihr was abkaufe. Aber da hat sie sich geirrt, denn ich entdecke ein kleines Feuerwehrauto, das ich unbedingt haben will. 50 Cent soll es kosten, weil ich ihr aber 2 Euro gebe und "stimmt so" sage, stellt sie noch einen Lastwagen dazu. Ich finde das klasse und bedanke mich, sie freut sich.

Am Hansaplatz vor dem geschlossenen Grips-Theater spielen ein paar Kids. Als ich an ihnen vorbei gehe, rufen Sie "Hey Schwuler". Ich drehe mich um und sehe, dass sie das zu einer älteren Frau gesagt haben, die gerade aus dem Supermarkt gekommen ist. Die nimmt das aber locker, scheinbar kennen sie sich, sie droht den Jungs im Scherz an, sie zu verprügeln. Ein paar tun gleich so, als würden sie geschlagen, "Aua, aufhören!" rufen sie, dann lautes Gelächter. Die Frau stellt sich zu den Kids, während ich weitergehe Richtung Lessingstraße. Unter der S-Bahn-Brücke lag bis vor einem Jahr immer eine obdachlose Frau auf einem Vorsprung, Decken, Tüten und Schlafsack neben sich. Sie schlief hier auch tagsüber, nun ist sie fort. Verjagt oder gestorben? Ich weiß es nicht, aber ich denke immer an sie, wenn ich hier lang komme.

Auf der Lessingbrücke steht ein Pärchen, zwei junge Männer, vielleicht Studenten, sie streiten sich. Der eine ist eifersüchtig, der andere droht auszuziehen "wenn das so weitergeht". Dass andere Fußgänger alles mithören können stört die beiden nicht. Ich überquere die Straße und stelle mich ans Geländer, mein Blick geht runter auf die Spree. An der Kaimauer liegen drei Boote, auf einem sitzt eine Familie bei Kaffee und Kuchen. Als ein Ausflugsdampfer vorbeifährt, schaukelt es aber doch ein bisschen, doch das kann ja einen Seemann nicht erschüttern.

An der Turmstraße angekommen, gehts runter zum Bahnhof, die U-Bahn fährt wieder. Es war ein schöner Spaziergang, den Rest fahre ich aber lieber wieder. Auch in der Bahn tauche ich gleich wieder ein in das Leben einiger Leute, davon erzähle ich aber ein anderes Mal.

Als Buffalo Bill nach Charlottenburg kam

23 Fakten über 300 Jahre Charlottenburg



Am 1. Februar 1705 wird der preußischen Königin Sophie Charlotte in Hannover eine verschleppte Erkältung zum Verhängnis. Sie war dem drögen Berliner Hofleben entflohen, um dort mit ihrer Familie Karneval zu feiern. Sophie Charlottes Mann Friedrich I. – wegen seines Buckels "der schiefe Fritz" geheißen – ist von ihrem Tod tief getroffen und benennt den Neubau Schloss Lietzenburg (1699) in Charlottenburg um.

Schloss Lietzenburg/Charlottenburg war auf Anweisung von Sophie Charlotte an einem Ort erbaut worden, den sie nach der geometrischen barocken Zeichensprache ausgewählt hatte: Vom Stadtschloss Unter den Linden immer geradeaus gen Westen und am Sophie-Charlotte-Platz im rechten Winkel auf die Schloßstraße abbiegen.

Der schiefe Fritz ist der erste Bürgermeister von Charlottenburg, denn er hat der Siedlung die Stadtrechte verliehen. Im Jahr 1770 wird an der Berliner Straße, heute Otto-Suhr-Allee, das Gasthaus Zum Goldenen Hirschen eröffnet. Charlottenburg ist Ausflugsziel für die Bewohner der Nachbarstadt Berlin.

Der Theaterunternehmer Kampffhenkel eröffnet 1872 sein Volkstheater, das er bald darauf Stadttheater nennt. Dem zwölköpfigen Orchester stehen 19 Schauspielerinnen und Schauspieler zur Seite.

Ein Prachtbau mit 10.000 Plätzen macht Kampffhenkel bald Konkurrenz. 1874 eröffnet in Schlossnähe das Flora und bietet ein Palmenhaus, eine Rollschuhbahn und den Aufstieg von Heißluftballons. Buffalo Bill tritt dort mit seiner Wildwest-Show auf.

Wo die Technische Universität (1878-84) gebaut werden soll, ist lange eine heiß umkämpfte Frage. Man entscheidet sich für die Gegend am heutigen Ernst-Reuter-Platz, in der die angepeilte Studenten-Klientel wohnt. Werner von Siemens und die Familie Warschauer (Dresdner Bank) haben dort u.a. ihre Villen.

Nach dem Vorbild der Champs Elysees in Paris wird 1883 bis 1886 mit dem Kurfürstendamm der erste Boulevard angelegt, auf Geheiß des Reichskanzlers Otto von Bismarck.

Großstadt Charlottenburg: Mit 100.000 Einwohnern erhält der Ort 1893 diesen Status. 1920 erreicht Charlottenburg mit 335.000 Einwohnern seine größte Bevölkerungsdichte. In dem 2001 durch Fusion entstandenen Großbezirk Charlottenburg-Wilmersdorf leben ungefähr ebenso viele Menschen.

Erst ab 1. Oktober 1920 gehört Charlottenburg zu Berlin, das sich mit sieben umliegenden Städten, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirken zu Groß-Berlin zusammenschließt.

Für Hitlers Welthauptstadt Germania werden 1938 die Flügel des 1908 erbauten Charlottenburger Tors auf einen Abstand von 30 Metern auseinandergerückt.

Das Romanische Café am Kurfürstendamm 238 wird nach dem Ersten Weltkrieg zum bekanntesten Literaten- und Künstlercafé der Weimarer Zeit. Wer modern fühlt und denkt, lebt zu dieser Zeit im neuen Westen statt im alten Osten.

In den 20er Jahren wird Charlottenburg auch Charlottengrad genannt – wegen der vielen russischen Emigranten. Heute stellen die Edeljuweliere aufgrund der vielen Kundinnen aus Russland nur noch Personal mit russischen Sprachkenntnissen ein

Mit einem Ideenwettbewerb "Rund um den Zoo" wird 1947/48 der Wiederaufbau der Innenstadt West-Berlins eröffnet. Charlottenburg gehört am Ende des Zweiten Weltkriegs zu den am stärksten von den Bombardements betroffenen Bezirken.

Anfang der 50er strebt Charlottenburg wieder Weltniveau an, zumindest filmisch. Die 1951 im Steglitzer Titania-Palast gestarteten Filmfestspiele ziehen 1952 in das Delphi an der Kantstraße und das Capitol am Lehniner Platz (heute Schaubühne). In den Folgejahren kommen Gary Cooper, Sophia Loren, Errol Flynn, Fellini. 1957 wird der Zoo-Palast gebaut.

Am 1. Mai 1967 ziehen junge Leute, die sich von den SDS-Treffen kennen, in die Kaiser-Friedrich-Straße 54a am Stuttgarter Platz, besser bekannt als Kommune I.

Der Student Benno Ohnesorg wird am 2. Juni 1967 am Rand einer Demonstration gegen den Besuch des Schahs von Persien in der Krummen Straße von einem Polizisten erschossen.

Jeanne Mammen stirbt 1976, sie hatte ihr Atelier am Ku'damm. Charlottenburg ist in den 70ern Berlins wichtigstes Künstler- und Galerieviertel.

Das erste Punk-Konzert Berlins mit den Vibrators findet am 25. Februar 1977 im Kant-Kino statt.

Am 1. Juli 1989 zieht die erste Love-Parade mit drei Wagen und 150 Teilnehmern über den Ku'damm; 1999 feiern 1,5 Millionen Raver im Tiergarten.

In den 90er Jahren kann sich die Paris Bar als Prominententreff gegen die Ostkonkurrenz behaupten. Zumindest bei der Generation 40+.

Zimmermannsgesellen erzählen Monika Thiemen – seit Dezember 2001 Bezirksbürgermeisterin von Charlottenburg -

, dass sich das Tuch, in dem sie ihr Bündel schnüren, "Charlottenburger" nennt. Ein kräftiger Schnäuzer auf den Boden wird ebenfalls "Charlottenburger" genannt. Die Herkunft beider Begriffe bleibt ungeklärt.

Zusammengestellt von Stefanie Dörre

Dank an das tip-Magazin für die Genehmigung zur Veröffentlichung!

Meine Stammfahrgäste

Seit etwa zwei Wochen hat sich etwas verändert: Der Mai ist gekommen, die Bäume schlagen aus, plötzlich bekommen die Straßen wieder eine grüne Leibgarde oder sogar ein Blätterdach. Beim Fahren bleibt die Seitenscheibe offen und die Fahrgäste stöhnen entweder über die Hitze oder erfreuen sich am schönen Wetter. So wie die alte Dame, die an der Halte Turm/Strom immer ins letzte Taxi einsteigt, weil sie nur eine kurze Strecke fährt. Sie beschwert sich nicht über das Wetter, sondern über diejenigen, die sich übers Wetter beschweren. Ich fahre sie oft, alle paar Wochen, und kenne sie deshalb schon. Sie ist eine Frau, die fest im Leben steht und kein Verständnis für Klagen hat: "Sich erst über die Kälte aufregen und dann über die Hitze - na, das sind mir die richtigen!" Immer wenn ich sie fahre macht sie Sprüche, meistens muss ich über irgendwas von ihr lachen.

Anders der junge Türke, der immer vom Wedding nach Neukölln will und jedesmal mit seiner Freundin telefoniert. Allerdings nicht immer mit der gleichen, die Mädels wechseln bei ihm recht oft. Die Probleme allerdings nicht, keine ist scheinbar bereit, den Pavian so kritiklos anzuhimmeln, wie er es sich wünscht. Von einer gleichberechtigten Beziehung will er aber nichts hören. Er sucht sich immer nur deutsche Freundinnen, sagt er, weil ihm die türkischen zu unselbstständig wären. Der Widerspruch fällt ihm nicht auf.

Mit dem Hotelmanager, den ich öfter von der Kantstraße zu seinem Arbeitsplatz Richtung Osten fahre, plausche ich besonders gern. Vor zwei Wochen begrüßte er mich mit den Worten: "Mit Ihnen fahre ich besonders gern!" Das ist gut fürs Selbstbewusstsein.

Und dann gibts natürlich noch die Stamm-Nichtfahrgäste. Die Lady arbeitet für eine Sexbar, nicht edel, aber auch nicht heruntergekommen. Dort wo viele Taxis stehen taucht sie auf, klopft an jede Scheibe und tut sofort sehr vertraut. "Ach, hallo mein Lieber, wir kennen uns doch", und dann versucht sie ins Gespräch zu kommen. Sie verteilt die Visitenkarte ihrer Bar, sagt dass man eine Belohnung bekommt, wenn man einen Fahrgast überredet, dort hin zu gehen. Es läuft immer genauso ab, sie tut mir ein bisschen leid, wie sie so Klinken putzen geht. Aber vielleicht ist es auch gar nicht so schlimm für sie, ich weiß nicht.

Wie bei Heinz. Er schleicht nachts in Charlottenburg herum, rings um den Savignyplatz, Kudamm, Kranzlereck. Schüchtern geht er - immer von vorn, weil er dann in die Autos schauen kann - an den Taxihalten die Reihe ab. Die meisten Kollegen ignoriert er und auch sie nehmen ihn nicht wahr. Dann aber bleibt er stehen, klopft an und fragt, ob man eine Kleinigkeit für ihn hat. Er ist dabei nicht aufdringlich, was ihn mir sympathisch macht. Von mir hat er schon ein paar Brote bekommen, ab und zu auch 50 Cent, und ein bisschen von meiner Zeit. Dann erzählt er von seinem Leben, das aber nicht so schicksalhaft ist, wie es zuerst den Eindruck hat. Er ist obdachlos, sagt er, aber das ist selbst gewählt. Er möchte es nicht anders und wenn es warm wird, so wie jetzt, dann ist es ihm gar nicht so recht. Weil er dann unter all seinen Klamotten schwitzt, die er ja immer am Körper trägt. So unterschiedlich sind eben die Gefühle im Mai.

125 Jahre Stadtbahn

Anfangs wollte sie erst niemand haben, dann aber wurde sie zum Renner: Die Stadtbahn, die sich auf über 700 Bögen von Charlottenburg quer durch die West- und Ost-City bis nach Friedrichshain schlängelt, ist heute eine der wichtigsten Nahverkehrsstrecken der Stadt. Ab Februar 1882 verband sie mehrere der verstreut liegenden Fernbahnhöfe, wie Charlottenburg, Bahnhof Zoo, Lehrter Bahnhof und den Ostbahnhof. Dazwischen lagen so wichtige Stationen wie die Friedrichstraße und der Alexanderplatz.

Ursprünglich floss an Stelle der Bahn der "Königsgraben", der so königlich gar nicht war: Er stank erbärmlich und

war eigentlich nur ein Überbleibsel der alten Befestigungsanlagen im heutigen Bezirk Mitte. Nur weil das Gelände dem Staat gehörte, konnte die Anlage dort gebaut werden. Ein Kauf der Grundstücke für die über 12 Kilometer langen Strecke wäre unmöglich gewesen. So aber entstand nach der Idee von Baustadtrat August Orth und Plänen des Architekten Ernst August Dirksen ein Bauwerk, das nicht nur eine perfekte Verbindung innerhalb der Stadt darstellt, sondern in den hunderten Bögen Platz für Gewerbe aller Art bot. Noch heute findet man in den Stadtbahnbögen z.B. rund um die Stationen Savignyplatz, Friedrichstraße oder Hackescher Markt zahlreiche Restaurants und Kneipen, Geschäfte, Werkstätten oder Ateliers.

Die Stadtbahn ist ein wirkliches Kind Berlins und hat somit eine wichtige Bedeutung in unserer Geschichte. Mit der Teilung der Stadt war auch die Stadtbahn halbiert. Der Bahnhof Friedrichstraße war ihre Schleuse, hier trafen sich die Züge aus West- und Ost-Berlin – allerdings auf hermetisch voneinander getrennten Bahnsteigen. In ihrem Bauch war der Grenzübergang eingebaut, noch heute kündigt der Tränenpalast davon.

Heute fahren etwa 100 Fern-, 200 Regional- und 600 S-Bahn-Züge über die Viadukte, die Ende der 90er Jahre grundsaniert wurden. Mit dem neuen Hauptbahnhof ging ein Teil der alten Strecke verloren, die neue verläuft nun einige Meter versetzt. Doch an den meisten Stellen sind die alten Gemäuer noch erkennbar. Und es macht Spaß, mal einen Teil davon zu Fuß abzulaufen.

Scientologys Coup

Keiner hat's gewusst, auch im Senat war man überrascht: Erst kurz vor der Eröffnung ihres sechsstöckigen Neubaus in der Otto-Suhr-Allee in Charlottenburg wurde gestern der Schriftzug "Scientology Kirche" am Haus angebracht. Damit platzte die Bombe und alle regen sich nun auf. Die Opposition verlangt vom Innensenator eine Stellungnahme, wieso die Sekte ihr neues Zentrum so unbemerkt errichten konnte. Dabei weiß sie genau, dass die Scientology in Berlin nach einem Urteil des Berliner Verwaltungsgerichts seit 2003 nicht mehr vom Verfassungsschutz beobachtet wird.

Zur Begründung hieß es: "Bei der Scientology-Kirche hat es nie etwas gegeben, das einer Beobachtung bedürft hätte". Damit ist Berlin das einzige Bundesland, in dem es keine Beobachtung ihrer Aktivitäten gibt.

Es ist unbestritten, dass die Scientology-Kirche eine Sekte ist, die ihre Mitglieder ausbeutet und in psychische Abhängigkeit treibt. Damit ist sie jedoch nicht allein, es gibt hier in Berlin eine ganze Reihe von religiösen Sekten, auf die das genauso zutrifft. Sicher ist Scientology undemokratisch und geht hart gegen Kritiker und Aussteiger vor – aber auch damit sind sie nicht allein. Dagegen steht die Freiheit, die es jedem Menschen freistellt, den Glauben zu praktizieren, den er möchte. Jeder darf sich auch selbst in Abhängigkeit zu solchen Sekten begeben, wenn er das möchte. Es ist das Wesen und die Dramatik einer Demokratie, dass sie eben auch diejenigen in Schutz nehmen sollte, die einer anderen Meinung sind. Was sich heute in den Radiosendungen abspielte, als "aufgebrachte Nachbarn" zu Wort kamen, erinnerte allerdings sehr an Pogromstimmung. Offenbar sind die befragten Bürger in Sachen Demokratiebewusstsein kein bisschen weiter, als die Scientologen.

Abends am Europa-Center

Die Taxihalte am Europa-Center liegt eigentlich sehr ungünstig, nämlich in der Mitte der Tauentzienstraße. Wenn Fahrgäste zu einem Taxi wollen, müssen sie erstmal die Straße überqueren. Das ist nichts für langsame Beine. Also sieht man oft Fahrgäste, die sich lieber am Fahrbahnrand ein fahrendes Taxi winken. Trotzdem kann es sich lohnen, wenn man sich hinten an die Schlange der Kollegen anstellt. Nicht nur wegen der Fahrgäste, die doch noch ihren Weg durch die Autos finden, vor allem, wenn sich der Verkehr mal wieder staut (nicht immer ist ein Stau des Taxifahrers Feind!). Auch die Funkgesellschaften sprechen den Platz an und schicken uns zu den Bars und Hotels der nahen Umgebung.

Bis es soweit ist, beobachtet man das Gewühl um sich herum. Gerade der Blick in Richtung Breitscheidplatz ist nie langweilig. Künstler, Dealer, Polizisten, Buden und Bühnen, und zwischen allem die Massen von Touristen.

Südländische Jungs, gerade noch so in der Pubertät, streifen enghosig und breitbeinig in kleinen Gruppen über den Platz. Neben dem Juweliergeschäft sitzt ein Mann und zeichnet Porträts. Er hat meistens Kundschaft, seine Bilder sind beliebt.

Langsam rückt die Taxischlange vor, mein Blick fällt auf das große Bayer-Zeichen, das sich seit der Übernahme von Schering auf dem Zoo-Hochhaus dreht, als Gegenstück zum Mercedes-Stern auf dem Europa-Center. Ein Motorrad rast laut von hinten heran, die Busspur ermöglicht ihm freie Fahrt. Doch dann eine Vollbremsung, er hat die Polizisten am Fahrbahnrand entdeckt.

Im Funk werden ständig Halteplätze rund um das Europa-Center ausgerufen – Kranzler, Nürnberger Straße, Hotel Palace – nur ich bekomme keinen Auftrag. Gedankenverloren schaue ich mir die schiebenden Massen auf dem Bürgersteig an, manch geschneigelter Burschi macht den Eindruck, als wäre er zum ersten Mal in einer Stadt, das Staunen ist ihm ins Gesicht geschrieben. Anderen sieht man an, dass sie nie etwas in den teuren, hellen Läden kaufen werden, trotzdem schlendern sie den Tauentzien entlang, arm neben reich, das ist Demokratie, jedenfalls solange sie die Geschäfte nicht betreten.

Vom Taxistand aus ist es nicht möglich, die ganze Leuchtreklame zu zählen, sie gehen in die Hunderte. Mittlerweile stehe ich an der Pole Position. Eine dicke Frau mit ihrer noch dickeren Tochter wankt auf mich zu, an jeder Hand haben sie mindestens drei der Einkaufsstützen aus Papier, die im Moment so modern sind. In mir steigen sofort mehrere Vorurteile auf und tatsächlich sprechen sie mich vor dem Einsteigen in übelstem Bayrisch an. Was denn eine Fahrt zum Reichstag kosten würde, ich antworte "etwa acht Euro". Das ist ihnen zu viel, sie gehen wieder weg, vielleicht fahren sie jetzt mit dem Bus. Ich jedenfalls bringe erstmal den netten jungen Mann vom Innenministerium nach Moabit, der jetzt noch zur Arbeit muss. Europa-Center, Touristen, Trubel, lasse ich hinter mir, die neue Fahrt bringt mich in ein Wohnviertel, in eine andere Realität.

Zwei zärtliche Alte

Ich cruiste gerade durch Wilmersdorf, musste an der Kreuzung Blisse/Berliner halten, als vom einstigen DAG-Haus ein altes Paar herüber rannte, mit den Armen fuchtelnd, als würde hier nur alle Woche mal ein Taxi vorbeikommen. Es ist ein schönes Gefühl, wenn man so begehrt ist.

Nachts um 2 Uhr sieht man selten solch alte Leute auf der Straße, und dann auch noch so beschwingte. Sie schwangen sich in meinen Wagen und kicherten los: "Wir wollen nach Hause, bitte schön." Ich schätzte sie auf etwa 80 Jahre ein, aber sie waren aufgedreht wie 12-Jährige. Sie: "Du musst dem Mann schon sagen, wo es hingehet, sonst fährt er nie los." Beide wieder am Lachen, das steckt an, ich hatte plötzlich auch gute Laune. Er antwortete: "Er kennt die Straße ja doch nicht und wenn, weiß er nicht, wie man hinkommt." – "Warte es doch erstmal ab, vielleicht ja doch." Ich fand es sehr lustig und war nun wirklich gespannt, welchen ominösen Straßennamen ist gleich hören werde. "Kennen Sie die Leonhardstraße?", fragte er. Sofort ratterte es in meinem Hirn wie in einem Spielautomaten und das Wort "Stutti" blieb vor meinem geistigen Auge stehen: "Die am Stuttgarter Platz?". "Na siehste, er ist gar nicht so doof!" War das jetzt ein Lob?

Wir fuhren los und auf dem Weg unterhielten sie sich über mich: Warum ich wohl die linke oder rechte Spur fuhr, warum ich Gas gab oder bremste. Das Ganze war nicht unangenehm, sondern sympathisch. Sie ließen mich dabei sehr gut aussehen, jeder Schritt wurde lobend und mit netten Worten begleitet ("Hast Du gemerkt, wie sanft er die Spur gewechselt hat?").

Beide gingen auch recht liebevoll miteinander um, sie müssen eine sehr zärtliche Beziehung führen. Leider war die Tour sehr kurz, ich hätte die beiden gerne noch länger im Auto gehabt. In der Leonhardstraße ging nochmal das Spiel los, ob ich wohl weiß, in welcher Reihenfolge die Hausnummern angebracht sind. Am Ziel angekommen wartete ich noch, bis beide im Haus waren, er hielt ihr noch die Haustür auf.

Es ist schön, dass es solche Menschen in Berlin gibt – und dass ich sie kennenlernen darf. Ich hoffe, dass die beiden noch sehr lange zusammen sein können.

Sieben Mann nach Kladow

Mehr als sechs Fahrgäste kann ich mit meinem Taxi nicht mitnehmen. Schon wenn die beiden hinteren Notsitze besetzt sind, ist es dort sehr eng. Nichts für Leute mit Platzangst.

Als ich am späten Abend an der Halte Grolmann/Kudamm stand, kamen sieben junge Männer zu mir, Soldaten, die zur Kaserne nach Kladow wollten. Das ist natürlich eine lohnende Tour, mit Bedauern lehnte ich sie aber ab: Sieben Fahrgäste sind einer zu viel. Nachdem die Jungs mich auch nicht überreden konnten und auch die Nachfrage über Funk für ein größeres Taxi erfolglos war, begannen sie zu diskutieren. Drei saßen schon im Wagen, die anderen standen davor, so ging das ein paar Minuten.

Sie fingen an, sich zu streiten. Einer von Ihnen, ein "Krüger", war offenbar der Fußabtreter der Gruppe. Sie versuchten ihn zu überreden, mit einem anderen Taxi oder der BVG zu fahren. Das wollte er natürlich nicht und wurde dafür von den anderen als Egoist beschimpft. Es war eine sehr merkwürdige Diskussion. Er verteidigte sich erfolglos und war schon ziemlich deprimiert. Langsam wurde es mir zu bunt, da sich auch keine Lösung abzeichnete. Ich bat die jungen Leute, draußen zu klären, was sie nun tun würden, schließlich war mein Wagen die ganze Zeit über blockiert. Sie stiegen aus, blieben aber alle am Wagen stehen.

Der Wortführer der Gruppe, der von allen "Joschi" genannt wurde, wurde ziemlich unfreundlich und pöbelte mich an, er hatte mittlerweile extrem schlechte Laune. Er schrie "Krüger" an, was der doch für ein Assi wäre, er sollte doch einfach zwei Taxis bezahlen. Als er auch mich als Assi beschimpfte, sagte ich nur, dass ich ihn nun nicht mehr mitnehmen werde. Auch von den anderen wurden einige immer erregter und aggressiver. Plötzlich stieg "Krüger" ein, schloss die Tür hinter sich und sagte: "Zur Kaserne nach Kladow, aber schnell bitte". Dabei grinste er mich breit an und ich gab sofort Gas. Die anderen schrien uns noch irgendwas hinterher.

Wie sich auf der Fahrt herausstellte, hatten die anderen "Krüger" genötigt, die Taxifahrt zu bezahlen. Er war der einzige, der überhaupt genug Geld dabei hatte. "Krüger" lachte laut, es war eine fröhliche Hinterhältigkeit, die ich aber gut verstand. Auf meinen Einwand, dass er doch von den anderen Ärger kriegen würde, antwortete er nur lakonisch: "Den hab ich sowieso ständig". Und da die anderen nun nicht mehr rechtzeitig in die Kaserne kommen würden, hätten sie noch viel größeren Ärger zu erwarten. Außerdem würde er sowieso bald an einen anderen Standort kommen und da tat es gut, seinen Peinigern noch mal eins auszuwischen. So hatte ich eine angenehmere Fahrt, als es zuerst den Anschein hatte. Und gelohnt hat es sich auch.