

# Hallesches Tor

Das Hallesche Tor ist für die meisten heute nur ein Umsteigebahnhof zwischen zwei U-Bahnlinien. Dabei war dieser Ort zwei Jahrhunderte lang einer der wichtigsten Berlins.

September 1743: Ein 14-jähriger Junge kommt nach langem Fußmarsch aus Dessau endlich in Berlin an. Nein, er kommt an die Stadtmauer, die Berlin umschließt. Es ist bereits die zweite Stadtmauer, eine etwa vier Meter hohe Pallisade, innerhalb der sich nicht nur die Stadt Berlin befindet, sondern in der östlichen Hälfte auch noch Ländereien. Die Mauer wurde erst wenige Jahre vorher fertiggestellt, 1735, vorher gab es die Bastionen.

17 Tore hat diese Stadtmauer. Benannt sind sie fast alle nach dem Ort, den man erreicht, wenn man durch dieses Tor Berlin verlässt und immer dem Weg folgt. Noch heute sind die Namen von einigen dieser Tore allgemein bekannt, z.B. Schlesisches Tor, Kottbusser Tor und Hallesches Tor. Andere Tor-Namen leben als Plätze weiter, wie der Potsdamer oder der Rosenthaler Platz.

Der 14-Jährige kam aus Dessau in Sachsen-Anhalt, über die Straße, die von Berlin nach Halle führt. Also erreichte er die Stadt am Halleschen Tor, jedoch durfte er sie hier nicht betreten. Denn er war Jude und deshalb war nur ein einziges Tor für ihn passierbar: Das Rosenthaler Tor auf der anderen Seite Berlins. So musste Moses Mendelssohn – so hieß der Junge – einen weiten Weg gehen, um endlich ein Tor zu finden, bei dem er eine Chance zum Eintritt hatte. Zwar hat es auch dort nur mit einer List geklappt, aber das ist eine andere Geschichte.

Das Hallesche Tor war schon zu dieser Zeit ein verkehrsreicher Ort. Einige Jahre zuvor war an seiner Innenseite ein Platz angelegt worden, das sogenannte Rondell, nach dem Vorbild des Piazza del Popolo in Rom. Seine Gegenstücke waren das Achteck (Leipziger Platz) und das Quadrat (Pariser Platz). Auf das Rondell führten innerhalb Berlins drei Straßen zu, die Wilhelm-, Friedrich- und Lindenstraße, alle Straßennamen existieren noch heute. 23 Häuser standen anfangs auf dem Platz, dazwischen war ein Markt. 1815 erhielt der Platz den Namen Belle Alliance, 1843 dazu noch eine 19 Meter hohe "Friedenssäule" mit einer bronzenen Viktoria des Bildhauers Christian Daniel Rauch. Im Jahre 1947 wurde der Platz in Mehringplatz umbenannt.

Das Hallesche Tor entwickelte sich aber auch außerhalb, zumal einige Meter weiter der Landwehrgraben vorbeiführte, der später zum Kanal ausgebaut wurde, einer der wichtigen Verkehrsadern dieser Zeit. Dahinter befand sich seit 1815 der Platz am Halleschen Tor (seit 1884 Blücherplatz).

Als die Stadtmauer um 1867 abgerissen wurde, war das Hallesche Tor schon zu beiden Seiten eng bebaut. Bereits seit 1850 gab es eine Klappbrücke über den Kanal, doch diese war mittlerweile völlig unzureichend. An ihrer Stelle entstand 1876 eine neue Überquerung des Landwehrkanals, mit 33 Metern die breiteste Brücke der Stadt. An ihrer Südseite wuchs die Tempelhofer Vorstadt als bürgerliches Wohnviertel heran. Auf dem Bauwerk wurde eine Figurengruppe aus Marmor errichtet, die die Fischerei, die Schifffahrt, den Handel und den Gewerbefleiß symbolisieren. Im Krieg wurden zwei dieser Figuren zerstört. Die beiden anderen überlebten, weil sie zwischenzeitlich einen anderen Standort bekommen hatten, um dem Hochbahnhof Platz zu machen. Heute stehen sie wieder auf der Brücke. Vor allem der Hochbahnhof mit seinen markanten Treppenaufgängen geben dem Ort heute ein besonderes Bild. Der südliche Ausgang befindet sich sogar über dem Wasser des Kanals.

Ende des 19. Jahrhunderts explodierte der Verkehr, allein neun Pferdebahnlinien und eine Pferdeomnibuslinie kreuzten die beiden Plätze. 1896 war das Hallesche Tor nach dem Potsdamer Platz der verkehrsreichste Ort Berlins. Am 19. November 1905 begann hier auch der Linienverkehr mit motorisierten Omnibussen. Einen optischen Einschnitt erlebte das Hallesche Tor aber schon drei Jahre vorher, als die Hochbahnstrecke vom Stralauer Tor zum Potsdamer Platz gebaut wurde. Die Bahn wurde hier auf Stelzen teilweise über dem Landwehrkanal errichtet, um Platz zu sparen. Immerhin führten neun Straßen auf die beiden Plätze nördlich und südlich des ehemaligen Tores. Am Vormittag des 3. Februars 1945 kam für den Belle-Alliance-Platz, das Hallesche Tor und den Blücherplatz das Aus: Das amerikanische Flächenbombardement ließ kaum ein Gebäude übrig. Zwar wurden die Häuser im Belle-Alliance-Platz nochmal provisorisch hergerichtet, aber das war nur für ein paar Jahre. In den 60er und 70er Jahren verwandelte die Gegend ihr Gesicht grundlegend, vier der hier ankommenden Straßen biegen seitdem vor dem Halleschen Tor in eine andere Richtung ab. Das ehemalige Rondell wurde wieder rund bebaut, diesmal aber eingebettet in eine große Fußgängerzone. Wilhelm- und Lindenstraße wurden vor dem Platz zum Landwehrkanal umgebogen, die Friedrichstraße endet seitdem am Mehringplatz.

Groß waren auch die Veränderungen am Blücherplatz: Die Belle-Alliance-Straße, 1947 zu Mehringdamm umbenannt, erhielt ebenfalls einen Knick und verläuft seitdem westlich des letzten noch bestehenden Wohnblocks. Die einstige Blücherstraße endet nun nicht mehr auf dem gleichnamigen Platz, sondern wurde quer über den alten Jerusalems-Friedhof gelegt und geht nun in die Obentrautstraße über. Vom Ufer her kann man den Platz nicht mehr befahren, dort gibt es nur noch eine Stichstraße, die zur Amerika Gedenkbibliothek führt. Und auch die Brücke ist dem Individualverkehr verwehrt. Hier befindet sich die Endhaltestelle einer Buslinie.

Das Hallesche Tor ist zwar immer noch ein Knotenpunkt, allerdings nur als Umsteigebahnhof der U-Bahn. Dass die einmal einer der verkehrsreichsten Orte Berlins war, ist nicht mehr vorstellbar.

---

## Auf der Berliner Stadtbahn, 1882

*Am 7. Februar 1882, etwa zehn Jahre nach der Fertigstellung der Ringbahn, wurde auch die Berliner Stadtbahn fertiggestellt, die den Schlesischen Bahnhof (heute Ostbahnhof) mit dem Westkreuz verband, wo sie eine Verbindung zur Ringbahn bekam. Im heutigen Bezirk Mitte verläuft die Stadtbahn auf gemauerten Bahnviadukten genau auf dem ehemaligen Wassergraben, der das alte Berlin als Teil der Befestigungsanlage umschloss.*

*Der Bau der Stadtbahn war anfangs von starker Kritik begleitet, da sie als überflüssig und vor allem zu teuer betrachtet wurde. Auch andere Teile der Berliner S-Bahn mussten sich in ihrer Geschichte immer wieder beweisen.*

*Wie in den meisten Fällen verstimmte jedoch auch die Kritik am Bau der Stadtbahn kurz nach deren Fertigstellung.*

*Einige Monate nachdem die Stadtbahn in Betrieb gegangen war, beschrieb H. Rudolf seine Gedanken und Eindrücke während einer Fahrt auf den 11 Kilometern:*

Die erste Anregung zur Ausführung einer Berliner Stadt-Eisenbahn hatte schon vor länger als zehn Jahren der ideenreiche und unermüdliche Baurat A. Orth gegeben und seine Ansichten darüber in verschiedenen Denkschriften ("Eine Berliner Centralbahn, 1871") dargelegt. Die Idee wurde bald darauf von dem Ober-Regierungsrat Hartwich (+ 1878), welcher damals Vorsitzender der deutschen Eisenbahngesellschaft war, aufgenommen und weiter verfolgt. Die ursprüngliche Idee Hartwichts war: Mittels einer von Osten nach Westen durch Berlin gehenden Stadtbahn und einer damit in Verbindung zu setzenden projektierten Südwestbahn in der Richtung über Charlottenburg und Potsdam nach Halle usw. bis Meiningen den zunächst davon berührten Landesteilen neue Adern des Verkehrs zu eröffnen und dadurch auch eine innigere Verbindung mit den südwestlichen Landesteilen und mit der Schweiz zu erzielen. Dies Projekt fand bei den beteiligten Regierungen das bereitwillige Entgegenkommen, aber die späteren ungünstigen Zeitverhältnisse hemmten die Realisierung des ganzen großen Projektes, indem zunächst der Bau der sogenannten "Südwestbahn" an der Finanzfrage scheiterte.

Da man aber die Idee der Stadtbahn selbst, deren Herstellung aus mancherlei Gründen sich wünschenswert zeigte, deshalb nicht aufgeben wollte, so musste eine andere Grundlage für das Projekt gefunden werden. Und dass das einmal angeregte große Unternehmen nicht wieder im Sande verlief, war das Verdienst der preußischen Staatsregierung. Unter ihrer Ägide und unter Beteiligung verschiedener Eisenbahnverwaltungen (der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Hamburger) sowie auch der deutschen Eisenbahngesellschaft wurde im Jahr 1874 ein durch die Landesvertretung genehmigter Vertrag geschlossen und damit für die Ausführung der Stadtbahn eine finanziell gesicherte Basis geschaffen. Durch diesen Vertrag wurde dem Unternehmen allerdings formell der Charakter einer Aktiengesellschaft gewährt, aber der Schwerpunkt bildete doch die natürlich auch pekuniär am stärksten dabei beteiligte preußische Staatsregierung. Zur Leitung des Werkes wurde die Direktion der Berliner Stadt-Eisenbahn kreiert und ihr Chef wurde der Erbauer der Ringbahn, Regierungsbaurat Dircksen.

Von den ungeheuren, besonders in den bestehenden Bauverhältnissen der alten Stadtteile liegenden Schwierigkeiten die dabei zu bewältigen waren, können wir an dieser Stelle nicht einmal eine Andeutung geben. Der Bau war beschlossen und auch manches, was unmöglich schien, musste durchgesetzt werden. Der Bau begann mit der Zerstörung, aber – ein neues Leben erwuchs aus den Ruinen.

In den letzten Jahren, seitdem der Bau von Monat zu Monat, von Woche zu Woche übersichtlicher und deutlicher das

werdende Werk erkennen ließ, wurde die Phantasie des Berliners bis zur prickelnden Ungeduld durch den Gedanken gereizt: Wie wird sich von der Höhe dieser Bahn deine geliebte Stadt ausnehmen? Auch der alte Autochthone hielt sich überzeugt: du wirst da so manche Strecken durchfahren, auf denen dein Auge nie geweiht, so wenig wie auf den Straßen und Plätzen von Peking. Das ist denn nun auch buchstäblich eingetroffen. Nur freilich: von diversen dieser Teilstrecken zwischen den zehn Haltepunkten der Bahn lässt sich auch nicht mit einiger Sicherheit behaupten, dass die durchbrochenen Häusermassen mit ihren hässlichen Hofgebäuden, halb durchschnittenen Mauern, schmutzigen Gräben, Gartenstücken, Höfen, Maschinenwerkstätten, Kohlen-, Holz-, Wäsche- und anderen Plätzen besonders reizvolle Wanderbilder geben. Zuweilen könnte man allerdings wünschen, die Teufelsschöpfung "Eisenbahn" zu verlassen, um unter Führung des Teufels selbst – nämlich Le Sage's "Diable boiteux" – hier und dort zu verweilen, und – wenn auch nicht durch die Dächer, so doch – in die Fenster zu sehen. Man würde dabei ohne Zweifel ebenso viel kuriose Dinge erfahren als jener Student unter der Führung des Asmodi aus den Häusern von Madrid. Da aber die Eisenbahnverwaltung, so kulant sie auch bisher bei Wünschen des Publikums gegenüber sich gezeigt, durchaus keine Neigung zu haben scheint, mit besonderer Bereitwilligkeit auf solche Nebenzwecke einzugehen, so müssen wir uns schon mit dem begnügen, was an den Fenstern selbst zu sehen ist. Und das waren in der ersten Zeit meist nur neugierige, zuweilen auch wohl ärgerliche Gesichter.

Indessen der Hauptreiz ist und bleibt die völlig veränderte Pysiognomie, welche auch die bekanntesten Teile Berlins annehmen, wenn man sie von diesem Längengrad, der zugleich auch ein Höhengrad ist, betrachtet. Es ist etwas Bekanntes und doch auch zugleich Fremdes, so dass des Berliners bekannte Neigung, das Fremde zu bewundern, sich hier mit seinem nicht minder starken Lokalpatriotismus sehr glücklich vereinigte. Über die Straßen, welche die Bahn durchschneidet, geht es allerdings meist zu schnell hinweg, als dass man von der "Aussicht" viel profitieren könnte. Man reckt den Kopf, jetzt eine uns bekannte und interessante Straße mit schnellem, sicherem Blick zu überschauen, und hört zu seiner Verwunderung vom Nachbar, dass man dieselbe schon vor einer Minute passiert habe. Das befriedigendere Interesse erregen deshalb die Bahnhöfe mit ihrer nächtlichen Umgebung. Einmal lässt das hier etwas gemäßigtere Tempo des Zuges dem Fahrgast mehr Zeit, sich ein wenig umzuschauen; sodann sind die Bahnhöfe meist an solchen Punkten der Stadt angebracht, welche dem Blick eine weitere Aussicht gestatten. Der östliche Endpunkt der Bahn, die Halle am Schlesischen Bahnhof, ist im Bau noch am weitesten zurückgeblieben, und für die ersten Monate des Betriebes musste man sich mit einem dürftigen Notperron begnügen. Auch die ganze Strecke von hier bis zum nächsten Haltepunkt zeigt vorzugsweise die Schattenseite Berlins, welche oben kurz charakterisiert worden ist. Nur ein paar lange Straßen in der Nähe des Bahnhofs, über welche die Züge hinwegbrausen, bezeichnen wenigstens die ungeheure Ausdehnung der Stadt.

Angenehmer wird das Bild vor dem nächsten Haltepunkt, der den Namen von der zunächst gelegenen Jannowitzbrücke führt. An dieser Stelle musste auf eine bedeutende Strecke längst dem nördlichen Spreeufer der Viadukt im Strombett selbst erbaut werden, so dass man sich sogar den Luxus gestattete, die Breite des Flusses einzuschränken.

Von dem Bahnhof "Jannowitzbrücke", an dem Vereinigungspunkt der Alexander- und Holzmarktstraße, hat man für etwa eine halbe Minute einen freien Blick über den Spreeverkehr und die nächste Umgegend. Hier, wo zur Sommerzeit die Spree die zahlreichen Vergnügungsfahrzeuge nach Stralau und Treptow aufnimmt, fühlt man sich schon inmitten des bewegten Geschäftslebens der Stadt. Über die von Menschen durchwogten Straßen hinweg sieht man die Spree, um welche sich die zahlreichen Tuchfabriken und Färbereien gelagert haben. Hinter den nächsten Straßenhäusern zeigt sich der Turm der Waisenhauskirche, weiter zurück der Turm des Rathauses; rechts davon der Parochialkirche mit seinem Glockenspiel, und von links ragen die beiden scharfen Spitzen der vor einigen Jahren schön restaurierten Nicolaikirche. Für diejenigen, welche aus dem Westen und Nordwesten der Stadt die Bahn frequentieren, hat – beiläufig bemerkt – die Station Jannowitzbrücke noch die edle Bestimmung, den Besuch zweier, nur fünf Minuten davon entfernten Theater zu erleichtern: des Wallner- und des Residenz-Theaters. Da die Leser zu meinem Bedauern augenblicklich keinen Gebrauch von dieser verlockenden Gelegenheit machen können, mögen sie faute de mieux auf der Bahnstrecke fahren, welche den langen Häuserkomplex zwischen der Alexander- und Neuen Friedrichstraße in nordwestlicher Richtung durchschneidet. Hier hat man nach links wohl zuweilen enge Durchblicke, welche die in der Neuen Friedrichstraße gelegenen Gebäude einigermaßen erahnen lassen: so die Hinterhäuser des

Gymnasiums zum "Grauen Kloster", des ältestens Gymnasiums in Berlin, und des Lagerhauses; aber über alles hinweg als ein Riese ragt wiederum der breite Turm des Rathauses, welcher in der Tat als ein Wachturm für ganz Berlin erscheint. Sowohl sein kräftiger Körperbau, wie die ihn zierende Farbe der Gesundheit lassen hoffen, dass er diese ehrenvolle Bestimmung noch ungezählte Jahrhunderte unentwegt und unerschüttert erfüllen werde. Kaum haben wir von ihm den Blick gewendet, so sehen wir plötzlich ein gewaltiges Leben von allen Seiten uns umfluten. Wir sind an einem Hauptverkehrspunkt des "alten Berlins" angelangt: an der Station Alexanderplatz. Es ist dies wohl die interessanteste Stelle der ganzen Stadtbahn. Ausgezeichnet durch einen gewissen malerischen Reiz und ebenso reich an vollem Leben der Gegenwart wie an Erinnerungen, welche in die Vergangenheit, bis in die "gute alte Zeit" zurückreichen. Selbst der Fremde, welcher die Bahn nur befährt, um sie kennen zu lernen, sollte über diesen eigentlichen Mittelpunkt der inneren Stadt nicht so schnell hinweggehen, sondern, um das reichlebendige Gemälde von der die ehemalige "Königsbrücke" überkreuzenden Bahnbrücke recht zu genießen, hier aussteigen und den nächsten Zug zur Weiterfahrt benutzen. Nach südlicher Richtung sieht man die ganze alte Königstraße hinauf bis zum Schlossplatz. Das volle Bild dieser stärksten Verkehrsader des alten Berlins erhält jene malerische Einfassung durch die alten Colonnaden, jenen zopfigen Bau (von A. Boumann) aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts, dessen Architektur aber durch die Bildwerke von Tessaert einen eigenen Reiz erhalten hat. Hinter der linken Seite dieser Colonnaden war lange Zeit das volkstümliche Vergnügungslokal "Villa Colonna", in noch früherer Zeit "Faust's Wintergarten".

Das alles muss nun mehr und mehr den baulichen Bedürfnissen der Gegenwart zum Opfer fallen. Es wäre aber sehr bedauerlich, wenn man nicht wenigstens die Colonnaden selbst erhalten könnte. Die alte Königsbrücke wurde durch die Stadtbahn überflüssig; das trübe Wasser, welches darunter sich sehr langsam fortbewegte und aus welchem einige sonderbare Schwärmer noch sonderbarere Fische zu angeln pflegten, dieser sogenannte "Königsgraben" musste für die Stadtbahn in festen Grund und Boden umgewandelt werden. Die Trockenlegung dieses von der Straualuer Brücke bis nach Monbijou die alte "Königsstadt" im Halbkreis umschließenden Grabens war allein schon eine gewaltige Aufgabe: seine Ausfüllung und Befestigung erforderte gegen 100.000 cbm Mauerwerk.

Die Passage der ehemaligen Königsbrücke, eines der lebhaftesten Verkehrspunkte Berlins, bildet jetzt mit ihrer Überbrückung durch die Stadtbahn ein fesselndes Ensemble großstädtischen Lebens, mit seinem neben- und übereinander sich fortbewegenden Gewühl von Menschen und Fuhrwerken dem imposanten Straßenbilde von Ludgate-Hill in der Londoner City nicht viel nachstehend.

Wendet man, der alten Königstraße den Rücken kehrend, den Blick vorwärts, so übersieht man den ganzen Alexanderplatz. Hier münden nicht nur ein halbes Dutzend der volkreichsten und gewerbtätigsten Straßen, hier ist auch die Endstation für zwei Pferdebahnlinsen und dazu noch ein überaus lebhafter Marktverkehr. Rechts erkennt man noch flüchtig die in einfachem aber edlem Stil gebaute Hauptfassade des ehemaligen "Königstädter Theaters", seinerzeit für Oper und Schauspiel ein Mustertheater, wie Berlin seitdem kein ähnliches wieder erhalten hat. Es stimmt wehmütig, wenn man jetzt den Blick auf dies Gebäude richtet, und dort, wo einst Henriette Sontag, Spitzeder, Schmelka, Beckmann und andere ihre Glanzzeit hatten, nur noch die riesigen Schilder für Woll- und Tuchlager, Mäntelfabrik usw. sieht. Gegenüber aber steht unversehrt das alte breite, in goldenen Buchstaben die Aufschrift "Zum Kaiser Alexander" tragende Haus, wo vielleicht in alter Zeit die "neue Weinstube" war, in welcher E.T.A. Hoffmann eine seiner drolligsten Spukgeschichten beginnen lässt. In der nächsten Straße befindet sich ein anderes Haus, ausgezeichnet durch eine noch bedeutsamere und ältere Reminiszenz: das Haus Nr. 10 in der ziemlich stillen Seitenstraße, die den Namen "Zum Königsgraben" führt. Dieses Haus hat über dem Eingangstor eine hübsche Büste Lessings, vor Jahren hier von dem Verein für die Geschichte Berlins gestiftet; und die unter der Büste befindliche Tafel trägt die Inschrift "Lessing dichtete hier Minna von Barnhelm, 1765".

Nachdem wir diese Umschau gehalten, steigen wir die bequemen Treppen zum Bahnhof wieder hinauf. Der Zug von Osten kommt eilig herbei; er hält in der riesigen Halle, und nach einer Minute fahren wir weiter gen Westen, an dem alten Getreidemagazin hart vorbei, dann über die alte Rochbrücke hinweg, die das Privilegium hatte, für ihre Verbindung der Münz- und Neuen Friedrichstraße den Passanten den alten Berliner "Sechser" abzunehmen, ein Privilegium, über welches jedoch die Fahrgäste der Stadtbahn sich lachend hinwegsetzen. Die nächste Station "Börse" ist schon in zwei Minuten erreicht. Der nicht so große, aber sehr gefällige Bahnhof liegt zwischen der

Spandauer Brücke und Monbijou. Das Börsengebäude selbst bleibt vorläufig unserem Auge verborgen. Dafür erhalten wir aber sogleich nach dem Verlassen der Bahnhofshalle einen interessanten Überblick über die den Lustgarten umgebenden Gebäude. Zunächst über die Herkulesbrücke hinweg reicht unser Blick bis zu dem Schlosse; dann sausen wir an dem eigentlichen "Spree-Athen", an den Museen und der Rückseite der Nationalgalerie vorüber; gelangen, kaum dass wir's gewahr werden, auf einer massiven Brücke hinüber zum anderen Spreeufer, wo dann auch alle Herrlichkeit im Nu wieder verschwunden ist. Nachdem wir den schmalen Kupfergraben übersprungen haben, ist die Bahnlinie eine kurze Strecke lang wieder zu beiden Seiten von Häuserreihen eingeschlossen. Da aber heißt es plötzlich: Augen links und gleichzeitig Augen rechts! Wir passieren die große Friedrichstraße, welche man hier in ihrer ganzen Ausdehnung nach Norden und nach Süden überblicken kann. Das gewährt namentlich des Abends durch die unabsehbaren Linien der Gaslaternen ein imposantes Schauspiel. Nur schade, es verschwindet so schnell – schneller als ein Meteor. Gleich auf der anderen Straßenseite fahren wir in die großartige Halle des Bahnhofs "Friedrichstraße" ein. Die Halle dieses Zentralbahnhofs ist in gleichem Stil und in fast gleichen Größenverhältnissen gebaut wie der Bahnhof "Alexanderplatz".

Beides sind die großartigsten Hallen der Stadtbahn, und auf beiden ist auch die Frequenz die weit überwiegend stärkste. Stets ist der Besuch eines dieser großen Bahnhöfe von eigenartig fesselndem Reiz. Die schönen Vorräume im unteren Teil, wo auch die Billetschalter sich befinden, die weiten und schönen Aufgänge mit bequemen Treppen, dann die Halle selbst, die mit einem riesigen Tonnengewölbe aus eisernem Sparrwerk überdacht ist und besonders abends durch das elektrische Licht einen beinahe feierlichen Eindruck macht. Dazu die fortwährend an- und abfahrenden Passagiere, dazwischen die soliden Zeitungsverkäufer, die sämtliche unter der Direktion eines einzigen Unternehmers stehen und ebenso billig wie höflich sind – kurz, das alles stimmt so trefflich zusammen und greift so glatt und ruhig ineinander, dass es vollkommen begreiflich erscheint, wenn der Berliner die Stadtbahn in ausgedehntem Maße zu Vergnügungsfahrten benutzt. Und die Art der Benutzung wird im Sommer immer allgemeiner werden, besonders nach den westlichen Stationen, die schon vom Lehrter Bahnhof ab außerhalb der Stadt liegen.

Die Strecke von "Friedrichstraße" bis "Lehrter Bahnhof" führt zunächst beim Schiffbauerdamm mittels einer genial konstruierten Brücke wieder auf das nördliche Spreeufer hinüber, und nachdem sie die Luisenstraße und äußere Karlstraße durchschnitten hat, wird sie durch einen lang sich hinziehenden und freistehenden Viadukt zum Lehrter Bahnhof geleitet. Nachdem man beim Zellengefängnis, bei der Ulanenkaserne usw. vorüber durch Alt-Moabit gefahren, tritt die grüne Landschaft immer mehr in ihre Rechte. Zunächst bietet "Bellevue" am südlichen Spreeufer mit den schönen Parkanlagen einen angenehmen sommerlichen Ruhepunkt. Dann durch die an Alt-Moabit sich anschließenden, zum Teil eben erst angelegten Straßen hindurch setzt die Bahn in der Nähe der königl. Porzellanfabrik über die in gerader Linie nach Charlottenburg führende Hauptallee des Tiergartens, um an der nächsten Station "Zoologischer Garten" ein starkes Kontingent von Passagieren abzuliefern.

Der Besuch dieses Vergnügungsparks, der ohnedies beim Berliner Publikum sich besonderer Beliebtheit erfreut, wird durch die Stadtbahn noch sehr gesteigert werden, da jetzt die Bewohner selbst der am weitesten nach Osten gerückten Stadtteile das früher in nebelgrauer Ferne liegende Ziel ihrer Sehnsucht in wenigen Minuten erreichen können. Der Bahnhof liegt an der hinteren (westlichen) Seite des Gartens, aber die Verwaltung hat schleunigst die Einrichtung getroffen, dass an Sonn- und Concerttagen das Publikum auch von dieser – sonst unzugänglichen – Seite Eintritt erlangen kann.

Weniger günstig erweist sich die Bahnverbindung für die beiden noch weiter nach Westen liegenden Stationen Charlottenburg und Westend. Da namentlich der Charlottenburger Bahnhof sehr weit entfernt vom Orte liegt, so wird für die Besucher des Schlossparkes mit dem Mausoleum die bestehende Pferdeisenbahn nichts von ihrem Ansehen verlieren. Es ist aber neuerdings schon der Plan gefasst, von diesem entlegenen Bahnhof aus noch eine Zweigbahn anzulegen, welche bis zum Mittelpunkte von Charlottenburg führen soll.

Dass überhaupt die Stadtbahn nicht auf der ganzen Strecke gleichmäßig stark frequentiert werden würde, war leicht vorauszusehen. Nach der Zahl der verkauften Billets stehen voran die drei Stationspunkte Schlesischer Bahnhof, Alexanderplatz und Friedrichstraße (und zwar in aufsteigender Zahl). Sobald der vollständige Kursplan inklusive aller Verbindungen mit den großen in Berlin mündenden Eisenbahnlinien ins Leben getreten sein wird, mag die

Verkehrsstatistik wohl noch weitere Veränderungen ausweisen. Im Allgemeinen wird das Verhältnis bleiben, wie es jetzt ist: der Lokalverkehr wird eben stets die weit überwiegende Masse von Passagieren liefern. Bereits in den ersten Monaten ist dieser Lokalverkehr ein so großer geworden, wie man ihn wohl kaum erwartet hatte. Und auch diejenigen, welche von vornherein beim großen Unternehmen gegenüber sich sehr skrupulös verhalten haben, tragen bereits mit Vergnügen zur Prosperität desselben bei. An den Sonntagen sind bisher je 50.000 bis 60.000 Billets ausgegeben worden, häufig noch mehr, so dass die vorhandenen Beförderungsmittel, obwohl man sie mit dem gesteigerten Bedürfnis nach Möglichkeit vermehrte, so unzureichend blieben. Auch für die Wochentage gilt die Durchschnittszahl von 15.000 Billets eine ganz ansehnliche.

Nach dem bisher bestehenden Fahrplan, in welchem noch nicht der ganze externe Verkehr aufgenommen werden konnte, gehen auf der Stadtbahn täglich von Ost nach West und von West nach Ost je 102 Züge, so dass also nach beiden Richtungen hin täglich sich 204 Eisenbahnzüge bewegen. Für die Sonntage – das stellte sich schon bei der ersten Fahrt heraus – konnten die nur alle zehn Minuten gehenden Züge, wenn man auch die Wagenzahl beträchtlich vergrößerte, dem Bedürfnis keineswegs genügen. Man hatte deshalb für alle Festtage noch dreißig Extrazüge eingelegt, um die Masse der harrenden Fahrgäste expedieren zu können.

Damit die für den externen Verkehr bestimmten Züge mit dem so großartigen Lokalverkehr nicht kollidieren, so hatte man von vornherein bei der Anlage der Bahn ein bloß doppeltes Geleise als ungenügend erkannt und die ganze Bahnstrecke, deren Länge über 11 km – also etwa anderthalb geografische Meilen – beträgt, mit vier Geleisen ausgestattet. Erst allmählich wird die Einrichtung in ihrer ganzen geplanten Vollständigkeit zur praktischen Verwendung kommen. Wir haben aber jetzt schon an der Stadtbahn-Verwaltung die erfreuliche Erfahrung gemacht, dass dieselbe allen aus dem Publikum und der Presse lautwerdenden Wünschen so viel als möglich nachkommt und so haben die Erfahrungen in den ersten Monaten schon eine Menge erheblicher Verbesserungen herbeigeführt. Mehr und mehr werden auch die solide aus Ziegelsteinen gemauerten Bogen, welche durch die Pfeiler der Viadukte gebildet werden, zu industriellen Zwecken verwertet. Die ersten segensreichen Institute, die sich ihrer bemächtigten, waren die Bierbrauereien. Schon lange vor Vollendung der Bahn hatte sich in der Luisenstraße die Moabiter Brauerei unter dem Titel "Zum Kyffhäuser" unter fünf solchen Stadtbahnbogen etabliert und in altdeutschem Stile ein vielbesuchtes Bierlokal hergestellt. Noch größer und auch eleganter ist das Etablissement "Zum Franciscaner" an der Kreuzung der Friedrich- und Georgenstraße. Wie vielseitig aber diese Stadtbahnbogen zu verwenden sein werden, das sehen wir schon jetzt am Lehrter Bahnhof, wo der bedeutende Bauplatz der Mitte Mai eröffneten hygienischen Ausstellung an den Stadtbahn-Viadukt sich anlehnt.

Ob bei den ungewöhnlichen hohen Kosten der Stadtbahn – sie belaufen sich auf nahezu 70 Millionen Mark – von einer Rentabilität wird die Rede sein können? Das zu erforschen oder darüber zu mutmaßen und zu prophezeien, möge anderen überlassen bleiben.

Jedenfalls ist dieser großartige Bau der Neuzeit schon jetzt für den Berliner ein nützliches und angenehmes Verkehrsmittel, für den Fremden eine der hervorragendsten Sehenswürdigkeiten der Reichshauptstadt geworden. Der Nachweis ihrer strategischen Bedeutung möge aber noch recht lange auf sich warten lassen.

*H. Rudolf*

---

## Dampfer auf dem Savignyplatz

Dass Großbauprojekte manchmal andere Wege nehmen als geplant, weiß man nicht erst seit dem BER-Desaster. Schon vor 130 Jahren wurde ein riesiges Projekt geplant, das jedoch niemals Wirklichkeit geworden ist. Stellen Sie sich vor, anstelle der Grünflächen auf dem Savignyplatz gäbe es heute ein großes Wasserbecken. Von Nordosten her würden Dampfer einfahren und am Steg stiegen Ausflügler ein, die auf dem Kanal Richtung Wannsee weiter ins Grüne fahren. An den Ufern des Bassins würden im Sommer die Menschen in der Sonne sitzen, an Tischen ihren Kaffee oder eine Berliner Weiße trinken. Die Kantstraße würde das große Wasserbecken als Brücke überspannen.

All dies ist keine Spinnerei, sondern war tatsächlich so geplant. Im Zuge der Stadterweiterung im 19. Jahrhundert

sollte eine neue Wasserverbindung hergestellt werden zwischen der Spree und dem Wannsee, weil der Umweg über Spandau schlecht schiffbar war. Dies lag vor allem am teils zu flachen Flussgrund, aber auch an zu niedrigen Brücken, die Spree und Havel überspannten. Schon bei mittlerer Wasserhöhe konnte ein Teil der Schiffe dort nicht mehr fahren.

Parallel zur Stadtplanung von James Hobrecht reifte der Plan, eine Umfahrung zu bauen. Hobrechts Bebauungsplan wurde als Grundlage genommen, um darin eine neue Wasserstraße einzubauen, den rund 18 Kilometer langen Süd-West-Kanal. Er sollte von der noch heute existierenden Schleuse am Landwehrkanal Richtung Süden abzweigen, entlang von Fasanen- und Uhlandstraße auf den Savignyplatz einbiegen und von hier durch die Knesebeckstraße Richtung Wilmersdorf. Von dort aus war geplant, ihn durch die Grunewaldseen zum Wannsee in die Havel zu führen. Zwischendurch war ein Hafen am heutigen Olivaer Platz vorgesehen sowie mehrere Haltestellen auf dem Weg zum Grunewaldsee.

Mit der Planung beauftragt war das Ingenieurbüro Havestadt & Contag, das seinen Entwurf im Jahr 1883 vorstellte. Die Gegend rund um den Savignyplatz war zu diesem Zeitpunkt zwar nur spärlich bebaut, jedoch existierte bereits die Stadtbahntrasse, so dass die Kanalplanung darauf Rücksicht nehmen musste. Die Planer schrieben dazu:

*Wie bereits erwähnt wurde, liegt der geeignetste Punkt einer Unterführung des Kanals unter der Stadtbahn im Zuge der Knesebeckstrasse; um diese zu erreichen, ist die Trace so gewählt, dass der Kanal, nach Unterschneidung der Hardenbergstrasse, in einer scharfen Curve an der hinteren Seite des zur Villa Mendelssohn gehörigen Gartens vorbei, das noch unbebaute Terrain durchdringend, den im Bebauungsplan vorgesehenen grossen Platz – des Vereinigungspunkt von 7 Strassen – erreicht; auf letzterem ist ein Wendebassin projektiert, welches bis zur Vollendung der Bebauung der benachbarten Stadttheile mit Vortheil auch als Hafenbassin verwerthet werden kann. Die Strasse No. 18 [heute Uhlandstraße] wird von dem Kanal schiefwinkelig geschnitten. ... Die Ableitung der Strasse No. 18 bei ihrem Zusammentreffen mit dem Kanal wird die einzige wesentliche Aenderung des bisher festgestellten Bebauungsplanes sein. ...*

*Die Ausmündung des Kanals liegt im Zuge der Knesebeckstrasse und zwar ist der Kanal in zweischiffiger Breite (18,0 m) in der Mitte der jetzigen Strasse angenommen, wodurch die Theilung derselben in zwei Uferstrassen nothwendig wird. Die hierdurch eintretende Verbreiterung der Knesebeckstrasse bis auf 52 m – excl. Vorgärten – würde zwar auf Kosten der angrenzenden Bauterrains erfolgen, dieselben aber zweifellos in ihren Werthe steigern, weil damit der Charakter der Strasse wesentlich gehoben wird.*

*Tatsächlich wäre nicht nur der Charakter der Knesebeckstraße extrem verändert worden, sondern z.B. auch der des Kurfürstendamms, der dann als Brücke den Kanal überspannt hätte.*

Die Wahl auf die Knesebeckstraße für die Unterführung der Stadtbahn hatte zwei Vorteile: Zum einen das als Savignyplatz geplante Wasserbassin vor der Ausfahrt, was bessere Rangiermöglichkeiten geboten hätte. Vor allem aber hatte die Stadtbahntrasse durch eine um vier Meter größere Lichtweite sowie tiefere Fundierung der Pfeiler, als die Alternativen Fasanen- und Uhlandstraße.

Mitte der 1880er Jahre wuchs die Stadt rasant. "Berlin ist aus dem Kahn gebaut" heißt es, womit gemeint ist, dass ein Großteil des Baumaterials, vor allem Ziegel und Holzbohlen, über die Kanäle in die Stadt kamen. Besonders die Kalkberge Rüdersdorf waren wichtiger Lieferant für die Neubauten in Berlin und all seine vorgelagerten Gemeinden wie Charlottenburg. Rüdersdorf war über Kalk-, Flaken-, Dämmeritzsee und schließlich die Spree an Berlin angebunden. Ein Kanal quer durch die damals noch selbstständigen Gemeinden Charlottenburg und Wilmersdorf würde deren Aufschwung sehr unterstützen.

Letztlich aber kam alles anders. Schon vor der Planung des Süd-West-Kanals wurde seit 1861 auch über eine südliche Umfahrung der Stadt nachgedacht, die allerdings doppelt so lang würde. Der Vorteil war, dass er hier vor allem über Felder geführt wurde, bei denen keine Rücksicht auf bestehende oder geplante Stadtbebauung genommen werden musste. Außerdem bekämen die südlich gelegenen Gebiete eine Verbindung zu Havel und Spree (bzw. die Dahme), auch ohne Umweg über den Landwehrkanal.

Damals wie heute wurden Großprojekte hauptsächlich nach politischen Gesichtspunkten beschlossen. Und so setzte sich der Teltower Landrat Ernst Stubenrauch (genannt "Der Eiserne") 1885 durch, der den Südkanal favorisierte. Stubenrauch erhoffte sich von dem Kanal, dass sein Landkreis Teltow, der damals noch von Zehlendorf bis Köpenick

reichte, wirtschaftlich aufgewertet würde. Um den Widerstand gegen die Entscheidung für den Teltowkanal und gegen den Süd-West-Kanal zu schwächen, beauftragte er ebenfalls das Ingenieurbüro Havestadt & Contag. Dies hatte erst kurz zuvor eine 76-seitige Broschüre zur Planung des Süd-West-Kanals veröffentlicht.

Am 22. Dezember 1900 erfolgte im Park von Babelsberg der erste Spatenstich für den neuen Teltowkanal, auf den Tag genau sechs Jahre später wurde das Bauwerk auf gesamter Länge eröffnet. Damit war die Planung für den Kanal durch Charlottenburg und Wilmersdorf hinfällig. Und am Savignyplatz liegen keine Ausflugsdampfer.

---

## Der Landwehrkanal

Mit dem Spottlied "Es schwimmt eine Leiche im Landwehrkanal" wurde die ermordete Rosa Luxemburg nach ihrem Tode noch posthum verhöhnt. Leider ist dies das einzige Lied, in dem das größte Bauwerk Berlins vorkommt.

Als der Kanal am 2. September 2000 sein 150-jähriges Jubiläum hatte, kam niemand auf die Idee, dies zu würdigen. Aber das steht in alter Tradition: Schon seine Einweihung war der Presse 1850 nur wenige Zeilen wert. Die Berliner nahmen ihn im Prinzip nicht wahr, zumal er damals noch außerhalb der Stadtmauern lag...

Ausschlaggebend für den Bau des Kanals waren die unzureichenden Kapazitäten der Spree-Schleuse am Mühlendamm (heute im Bezirk Mitte). Die Schiffe mussten schließlich wochenlang warten, bis sie die Schleuse passieren konnten, die damals schon mitten in der Stadt lag. Sie war zu eng, die Schleusenammern zu kurz, der Ansturm zu groß.

Es ist nicht bekannt, wann der sogenannte Landwehrgraben angelegt wurde, der direkt nördlich der Stadtmauer zwischen dem Schlesischen und Halleschen Tor verlief. Wenn die Spree Hochwasser führte, diente der Graben zu ihrer Entlastung. Ab 1705 gab es auch Holztransporte über den Landwehrgraben. Doch erst über hundert Jahre später wurde die Situation an der Schleuse so untragbar, dass die Idee zum Bau einer Ausweichmöglichkeit aufkam. Schiffen, die die Stadt nicht anlaufen sondern nur durchqueren wollten, sollten so um die Mauern herum geführt werden und die Spree in Berlin entlasten.

1818 stellte der Ober-Mühleninspektor Schwahn einen Plan zum Bau des Umgehungskanals auf. Er sollte elf Meter breit und selbst bei niedrigstem Oberwasserspiegel noch mindestens 1,30 m tief sein. Nachdem bereits alle Vorbereitungen getroffen waren, ließ der König den Bau jedoch 1820 aus Kostengründen stoppen.

Erst 1840 erhielt Peter Joseph Lenné den Auftrag zur Bebauung des Köpenicker Feldes. Sein Konzept enthielt als Hauptpunkt die Anlegung eines schiffbaren Wasserweges, der an der Spree an der jetzigen Schillingbrücke begann. Von hier aus wurde der Luisenstädtische Kanal über den heutigen Engeldamm, Oranienplatz, Erkelenzdamm zum späteren Urbanhafen geführt. Parallel dazu trieb Lenné die Entwicklung der alten Idee einer Spree-Umfahrung voran. Die Bürokratie mahlt oft langsam, in diesem Fall besonders. Als 1845 der Bau des Landwehrkanals begann, war an manchen Stellen noch nicht mal seine genaue Trassenführung entschieden. Die endgültige Linienführung beschrieb der Bauleiter des Kanals, Ingenieur Helfft:

*"Der ungefähr 1 3/8 Meilen [10,4 km] lange Landwehrkanal tritt oberhalb des Schlesischen Thores, nicht weit von der ehemaligen Mündung des Landwehrgrabens, aus der Spree, durchschneidet alsdann die Chaussée nach Treptow, entfernt sich, die sogenannten Berliner Wiesen durchschneidend und bei seiner Wendung beinahe einen rechten Winkel bildend, von der Stadt, kommt derselben bei Durchschneidung des Rixdorfer Dammes wieder näher, erreicht die Stadtmauer am Halleschen Thore, durchschneidet ferner die Militairstraße [Wilhelmstraße], die Berlin-Anhalter Eisenbahn, die Schöneberger Straße, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn und die Potsdamer Straße, läuft die Grabenstraße entlang, wendet sich dann nach dem ehemaligen Fasanen-Gehege nach Charlottenburg und mündet endlich oberhalb Lietzow, bei dem neuen königlichen Salzmagazine, in die Spree aus."*

An der Stelle des heutigen Urban-Krankenhauses stieß der Luisenstädtische Kanal in den Landwehrkanal, hier wurde der Urbanhafen angelegt, der die gesamte Fläche des heutigen großen Parkplatzes, einen Teil des Krankenhaus-Neubaus sowie gegenüber einen Teil des Böcklerparks einnahm. Der Luisenstädtische Kanals durchbrach zwischen dem Kottbusser und dem Halleschen Tor die Stadtmauer, worauf heute noch der Name Wassertorplatz hinweist. Mitten in die Bauarbeiten platzte die Revolution von 1848, die auch die 5.000 Arbeiter am Luisenstädtischen Kanal



erfasste. Elf von ihnen starben im Oktober 1848 am Engelbecken.

Durch die Schleusentore am Anfang und Ende des Landwehrkanals konnte eine konstanter Wassertiefe gehalten werden, unabhängig vom tatsächlichen Wasserstand der Spree. So wurde gewährleistet, dass die Tiefe nie unter 1,50 m sank. Die Breite betrug an der Wasseroberfläche etwa 20 Meter. Allerdings maß die Sohle nur zehn Meter, die Ufer stiegen damals schräg an, so dass die Schiffe nicht direkt am Rand halten konnten.

Dass der Platz nicht reichte, wurde nach dem Abriss der Stadtmauer und der schnellen Ausbreitung der Stadt deutlich. Zahlreiche zum Entladen angelegte Schiffe blockierten den Kanal. Bei den Begegnungen und Überholmanövern in der schmalen freibleibenden Rinne wurde die Uferbefestigung an zahlreichen Stellen beschädigt, wodurch Sand durchbrach und den Kanal dort unpassierbar machte. 1880 erließ die Stadt daher die Order, dass der gesamte Kanal periodisch stets nur in eine Richtung befahren werden durfte.

Um die Situation zu entspannen sollte nur etwa 300 Meter südlich ein weiterer Umgehungskanal gebaut werden. Allerdings fiel die Entscheidung aus finanziellen Gründen dann zugunsten eines Ausbaus des Landwehrkanals. Natürlich dauerte die Realisierung wieder viele Jahre, erst 1941 (!) war die Erweiterung des Landwehrkanals abgeschlossen. Das Profil war statt trapez- nun kastenförmig, wodurch eine nutzbare Breite von 22 Metern entstand, die Anlegung von Steilufern und Ladestraßen gaben den Schiffen die Möglichkeit, zur Entladung anzulegen, ohne den Durchgangsverkehr zu behindern. Auch der Wasserstand wurde verändert, der nun mindestens 1,75 Meter und in der Kanalmitte 2 m betrug.

In der Folgezeit erhielt der Landwehrkanals aufgrund des Krieges eine besondere Bedeutung, vor allem zur Schuttabfuhr. Doch die zunehmende Motorisierung auf der Straße sowie schließlich die Teilung der Stadt machten ihn seit den 60-er Jahren fast überflüssig. Heute wird er fast nur noch von Ausflugsdampfern genutzt.

Ein noch schlimmeres Schicksal erlitt der Luisenstädtische Kanal, nach der Bebauung des Köpenicker Feldes wurde er kaum noch befahren. Im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen wurde der Kanal 1926/27 zugeschüttet und stattdessen ein breiter Grünzug angelegt, der ab 1961 teilweise als Grenzstreifen diente. An einer Stelle aber hat er noch ein deutliches Zeichen hinterlassen: Die Waldemarstraße überquert den ehemaligen Kanal noch immer über eine (während der Mauerzeit zugemauerte) Brücke!

---

## Staatsbesuch legt City lahm

Dass bei bei Staatsbesuchen aus Israel, der Türkei oder den USA einige Straßen vorübergehend gesperrt werden, ist normal. Normalerweise residieren die Regierungs- und Staatschefs im Hotel Intercontinental oder im Adlon. Dann werden für ein, zwei Tage die Budapster Straße bzw. der Pariser Platz gesperrt. Ärgerlich für diejenigen, die dort wohnen oder entlang müssen, aber nicht zu verhindern.

Diesmal ist es anders: Ab Montag wohnt der israelische Premier im Hotel Waldorf Astoria und weil für ihn die höchste Alarmstufe gilt, wird zwei Tage lang der zentrale Ort der City West gesperrt. Vom Kudamm an ist die Joachimsthaler Straße bis zum Bahnhof Zoo dicht. Ebenso die Hardenberg- sowie Kantstraße zwischen Breitscheidplatz und Bahnbrücke, außerdem Teile der Budapester Straße.

Das bedeutet, dass z.B. die ganze Zeit über keine Busse mehr am Bahnhof Zoo abfahren können, weil auch der Hardenbergplatz dicht ist. Im Zoo-Palast fallen mehrere Vorführungen der Berlinale aus, darunter eine Filmpremiere. Betroffen ist nicht nur der Fahrzeugverkehr, teilweise sind auch die Bürgersteige gesperrt sowie der nördliche Breitscheidplatz.

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso man solche gefährdete Staatsgäste unbedingt an einem solchen Ort unterbringen muss, wenn das bedeutet, dass der Verkehr mitten in der Innenstadt dadurch über Tage zum Erliegen kommt.

---

## Per Rad vom Tiergarten nach Steglitz

Als im Jahr 2011 der erste Teil des Gleisdreiecksgeländes als Park vorgestellt wurden, war noch nicht absehbar, dass dies mal ein wirklicher Besuchermagnet wird. Vor allem an warmen Tagen wird er von hunderten Menschen besucht,

die sich aber in der Weite und den vielen einzelnen Bereichen des Park verteilen. Sozusagen als Dreingabe entstand eine Möglichkeit, vom Potsdamer-Platz-Quartier durch den Park bis zur Yorckstraße zu radeln. Im Frühjahr 2014 erfolgte die Verlängerung durch den sogenannten Flaschenhalspark bis zur Monumentenbrücke in Schöneberg. Unbemerkt von der Öffentlichkeit wurde kurz vor Weihnachten auch der Anschluss Richtung Südkreuz eröffnet. Zwar müssen Radfahrer vom Flaschenhalspark kommend erstmal die Rampe an der Monumentenbrücke erklimmen, dann über die Brücke und auf der anderen Seite der Gleise wieder runter – dann aber steht ihnen ein gut ausgebauter und etwas schüchtern beleuchteter Radweg zum Bahnhof Südkreuz zur Verfügung. Unterwegs hat man die Möglichkeit, den Weg über eine Rampe an der Kolonnenstaße sowie dem Alfred-Lion-Steg zu verlassen, der zur Naumannstraße führt.

Abgesehen von der ärgerlichen Gleisüberquerung an der Monumentenbrücke ist hier endlich mal ein wirklicher Fahrradschnellweg entstanden.

Und es könnte noch weiter gehen: Wenige hundert Meter vom Bahnhof Südkreuz entfernt beginnt die Westtangente. Neuerdings gibt es Überlegungen, die Autobahn vom Sachsenendamm zum Rathaus Steglitz auch für Radfahrer nutzbar zu machen. Dazu sollen die beiden inneren Spuren räumlich von den Autospuren abgetrennt und als Fahrradschnellweg genutzt werden. Den Autos würden dann pro Richtung nur noch zwei statt drei Fahrspuren zur Verfügung stehen, was aber bei der wenig ausgelasteten Schnellstraße kein Problem wäre.

Über neu zu bauende Rampen könnten die Radfahrer die Brücken in Friedenau bzw. Steglitz erreichen. Selbst der Autofahrer-Lobbyverein ADAC sieht der Idee aufgeschlossen gegenüber. Zwar gibt es noch zahlreiche rechtliche Einwände, technisch und finanziell jedoch würde dieser Radweg inmitten der Autobahn keine großen Probleme verursachen.

Es bleibt zu hoffen, dass auch dieses Projekt realisiert wird es damit eine Möglichkeit gibt, mit dem Fahrrad abseits vom Autoverkehr vom Tiergarten bis nach Steglitz zu fahren.

*Foto: Rote Insel – Blog aus Schöneberg*

*Kolonnenbrücke Richtung Norden, im Hintergrund die Monumentenbrücke*

---

## Rot ist relativ

Als Taxifahrer kenne ich die Situation: Ich fahre auf eine Kreuzung zu, alles ist frei, da springt die Ampel auf Gelb. Während der Fahrschulausbildung habe ich gelernt, dass man dann bremsen soll, wenn man 1. nachfolgende Fahrzeuge nicht gefährdet und 2. noch sicher vor der Haltelinie zum Stehen kommt. In der Praxis gebe ich aber meist Gas und manchmal sehe ich die Ampel schon auf Rot umspringen. Wenn ich Fußgänger an der Seite bemerke, die die Straße überqueren wollen, bremsen ich lieber, weil manche schon loslaufen, wenn die Autos Rot kriegen. Andererseits gehöre ich zu den Radfahrern, die nicht bei Rot über die Kreuzung fahren. Ich kenne die Situation sehr gut von der anderen Position: Als Autofahrer kommt plötzlich ein Fahrrad von der Seite in die Kreuzung gefahren und ich muss eine Vollbremsung machen oder ein Ausweichmanöver. Sowas passiert öfter mal. Genauso wie mit Fußgängern, die bis auf ein paar Zentimeter an vorbeifahrende Autos auf die Fahrbahn gehen, um dann direkt hinter ihnen über die Straße zu laufen. Das ist für sie gefährlich und für mich stressig.

Bin ich zu Fuß unterwegs, dann halte ich mich an die Regel, nicht bei Rot zu laufen, wenn Kinder das sehen könnten. Sie orientieren sich an den Erwachsenen und wissen nicht, dass ich vorher geschaut habe, ob wirklich kein Auto kommt. Ansonsten aber gibt es meiner Meinung nach keine Notwendigkeit zu Warten, wenn die Straße frei ist. Nur weil es so im Gesetz steht, sehe ich das für mich nicht als Verpflichtung an.

Als ich vor drei Jahren in Paris war, habe ich erfreut gesehen, dass das dort alle so machen. Selbst mitten in der Innenstadt sind ganze Fußgängermassen bei Rot über die Straße gegangen, wenn kein Fahrzeug kam. Sogar Polizisten haben sich nicht darum geschert und sind ebenfalls mit rüber gelaufen.

Es gibt ja auch keinen wirklichen Grund, es nicht zu tun. Ampeln sollen doch den Menschen dienen, zur Orientierung, auch um Sicherheit zu geben. Im Prinzip sind sie Dienstleister an den Passanten. Hierzulande werden sie aber als Ordnungshüter betrachtet, als wenn da ein Polizist steht, der den Befehl zum Stehenbleiben gibt. Vermutlich ist es

das deutsche Obrigkeitsdenken, dass so viele Fußgänger warten lässt. Dabei hat das mehrere negative Folgen: Die Leute verlieren Zeit, der Übergang wird zugestaut und wenn bei Grün alle gleichzeitig loslaufen, kommt man sich in die Quere. Wozu soll das gut sein?

Im Prinzip gilt das auch für Radfahrer: Wenn die Straße frei ist, also keine Fußgänger oder Fahrzeuge von der Seite kommen, sollte man auch mit dem Fahrrad bei Rot über die Kreuzung fahren dürfen.

In beiden Fällen gilt natürlich, dass man sich verantwortungsbewusst verhalten muss. Wenn ein Auto nur noch 100 Meter entfernt ist, darf man natürlich nicht die Fahrbahn betreten oder befahren. Die Vorfahrt darf man den anderen "Verkehrsteilnehmern" nicht nehmen, weil man sonst einen Unfall riskiert.

Warum so etwas in anderen Ländern funktioniert, nicht aber in Deutschland, ist mir unklar. Vielleicht weil woanders mehr auf den Verkehr um einen selbst herum geachtet wird und man den anderen nicht als Feind, sondern als Teil des Ganzen betrachtet. Berühmt ist die Szene des einstigen ARD-Korrespondenten Ulrich Wickert, der in Paris über über die etwa acht Fahrspuren im riesigen Kreisverkehr am Place de la Concorde läuft, ohne auf den Verkehr zu achten (siehe Video unten). Die Autos weichen ihm aus oder bremsen kurz, alles geht gut. Und nicht nur bei ihm, weswegen es dort auch keine Ampeln mitten im Kreisverkehr gibt, wie z.B. am Großen Stern oder am Ernst-Reuter-Platz in Berlin. Wenn man die anderen Passanten und Fahrer als gleichberechtigt ansieht, sie mal vorlässt oder sich per Handzeichen verständigt (womit nicht der Stinkefinger gemeint ist!), dann gibt es viel weniger Probleme. Leider sehen in Deutschland aber viele im anderen ihren Feind. Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger bekriegen sich oft gegenseitig und auch untereinander, der Verkehr wird begriffen als Ort, an dem man für seine Rechte kämpfen und andere in die Schranken weisen muss.

Auch wenn es mit unseren deutschen Augen nicht so aussieht: In Städten wie Paris oder Rom herrscht nicht etwa das Recht des Stärkeren, sondern dort regiert der Pragmatismus. Ich habe früher einige Zeit in Rom gelebt und dort etwas Interessantes gelernt. Das Hupen hatte nicht wie bei uns die Funktion, den anderen von der Straße zu jagen. Es diente der Kommunikation: Man hat einmal kurz gehupt, um auf sich aufmerksam zu machen. Wenn der andere sah, dass man langsamer wurde, konnte er durchschlüpfen. Wenn man schneller war, ließ er einen vor. Langes Hupen hieß Vorsicht. Sicher gab es auch in Rom aggressive Fahrer, aber bei Weitem nicht so wie hier in Deutschland. Mittlerweile ist das Hupen auch in Rom verboten, aus Umweltschutzgründen.

Wenn alle sich ein bisschen mehr in den Verkehr integrieren würden, wäre es nicht schlimm, wenn Fußgänger und Radfahrer bei freier Straße auch bei Rotlicht die Straße überqueren. Aber davon sind wir wohl noch weit entfernt. Selbstversuch von Ulrich Wickert und später Jan Böhmermann in Paris:

---

## Autowahnbau

Die Berliner Politik lebt offenbar noch immer in den 60er Jahren. Anders ist es nicht zu erklären, dass der Verkehrsausschuss des Abgeordnetenhauses gestern beschlossen hat, den Senat aufzufordern, sich beim Verkehrsministerium für den Weiterbau der Autobahn A100 einzusetzen.

Zwar dauert es noch einige Jahre, bis der Abschnitt von der Grenzallee bis zum Treptower Park fertiggestellt ist, aber das reicht den Autofetischisten noch nicht: Sie wollen die Verlängerung bis zur Frankfurter Allee, den sogenannten 17. Bauabschnitt. Beim Senat stoßen sie auf Zustimmung, Stadtentwicklungssenator Andreas Geisel möchte sogar noch mehr. Er spricht davon, irgendwann auch den Ring zu schließen. Das würde bedeuten, sie über Friedrichshain, Weißensee, Prenzlauer Berg und dem Wedding zur jetzigen Autobahnauffahrt Seestraße zu verlängern. Wie schon einmal vor 50 Jahren müssten unzählige Wohnhäuser dem Autobahnbau weichen. Stadtviertel würden zerschnitten, so wie es heute z.B. in Wilmersdorf oder Schöneberg zu besichtigen ist.

Dass die Lebensqualität in den betreffenden Kiezen durch die Betonmonster den Bach runter geht, interessiert diese Leute nicht. Obwohl die Zahl der Fahrzeuge in Berlin seit Jahren abnimmt, schwadronieren sie von immer mehr Autobahnen und Schnellstraßen. Dass die CDU diesen Schwachsinn vertritt, überrascht nicht. Die SPD jedoch macht sich ein weiteres Mal unglaublich. Auf der einen Seite von einem Ausbau der Fahrradinfrastruktur zu sprechen, andererseits neue Autobahnschneisen durch die Stadt zu schlagen – da zeigt sich, wessen Geistes Kind Geisel und

auch der Verkehrsausschuss ist.

Unabhängig von der Stadtzerstörung sind die Kosten der Verlängerungen gar nicht absehbar. Allein die jetzt im Bau befindlichen 3,2 Kilometer von Neukölln nach Treptow kosten (bisher) 420 Millionen Euro. Und selbst wenn die Autobahn "nur" bis zur Frankfurter Allee weitergebaut wird, würde das eine Verdoppelung der Kosten bedeuten. Schon lange widerlegt sind auch die Argumente, die Autobahn würde den übrigen Verkehr entlasten. Überall wo neue Schnellstraßen durch die Viertel gebaut wurden, stieg der Zubringerverkehr an. Es gibt zusätzliche Belastungen der Wohnviertel, denn irgendwo müssen die Autos ja fahren, wenn sie auf die Autobahn wollen oder von ihr herunter kommen.

Es bleibt nur zu hoffen, dass es bei der Abgeordnetenhauswahl im kommenden Jahr einen Wechsel im Senat gibt, denn die drei derzeitigen Oppositionsparteien sind alle gegen die Verlängerung. Obwohl – viel zu sagen hat das leider nicht. Immerhin bildete die Linkspartei mit der SPD den Senat, als dieser den Weiterbau nach Treptow beschlossen hat. Sie war zwar dagegen, verhinderte die Entscheidung jedoch nicht.

---

## Busbahnhof am Stutti

Nach dem Krieg war das Reisen in Deutschland äußerst beschwerlich. Zerstörte Bahnanlagen, wenig Privatautos. Und da das Bahnfahren auch nicht billig war, setzten sich als Alternative bald die Busse durch. Damals hießen sie Omnibusse, als Hinweis, dass sie für jedermann nutzbar waren. Nach der Teilung Deutschlands und Berlins wurde im Westen der Stadt ein zentraler Ort als Busbahnhof gebraucht. Dieser entstand 1951 am Stuttgarter Platz vor dem Bahnhof Charlottenburg, zwischen Wilmersdorfer und Kaiser-Friedrich-Straße. Hier starteten bis 1966 die "Interzonenbusse" in die Bundesrepublik, nach Hamburg und Bremen, Richtung Westen nach Hannover sowie in den Süden nach Nürnberg und Stuttgart.

Doch nicht nur Fahrkarten wurden hier verkauft: Das geschäftige Treiben diente auch zur Tarnung, denn in den ersten Jahren war der Busbahnhof gleichzeitig ein Zentrum des Schwarzhandels.

Dieser Busbahnhof war insgesamt 15 Jahre in Betrieb, bis zur Eröffnung des ZOBs am Messedamm im Jahr 1966. Der Stuttgarter Platz wurde in den folgenden Jahren komplett umgebaut, die Kaiser-Friedrich-Straße erhielt eine Unterführung in Richtung Kurfürstendamm, genau dort, wo zuvor das alte Bahnhofsgebäude stand. Bis dahin war die Wilmersdorfer Straße die zentrale Verbindung zwischen Kantstraße und Adenauerplatz. Anstelle des einstigen Busbahnhofs wurde ein Parkplatz angelegt, der mittlerweile zu einem kleinen Park umgebaut wurde.

Fotomontage: Gruß aus Berlin

---

## Die autogerechte Südtangente

In den 50er und 60er Jahren sollte Berlin zur "autogerechten Stadt" werden. Der motorisierte Privatverkehr bommte und wären alle Pläne umgesetzt worden, gäbe es heute Autobahnkreuze z.B. auf dem Oranienplatz und neben dem Hauptbahnhof. Doch auch so wurden in vielen Gegenden der Stadt alte Strukturen zerstört. Man muss nur mal mit offenen Augen auf der Autobahn vom Innsbrucker Platz zum Kaiserdamm fahren.

Mitten in der West-Berliner Innenstadt sollte Ende der 1950er Jahre zur Entlastung des Kurfürstendamms eine breite Umfahrung gebaut werden. Die Lietzenburger Straße verlief zu diesem Zeitpunkt bereits zwischen dem Kudamm und dem Rankeplatz an der Ecke zur Joachimstaler Straße, allerdings war sie ein schmale Kiezstraße, deren größte Bedeutung darin bestand, dass sie die Bezirksgrenze zwischen Charlottenburg und Wilmersdorf markierte.

Am Rankeplatz war Schluss, dahinter befand sich ein Wohnviertel, das von der damals viel längeren Augsburgers Straße dominiert wurde. Es hatte allerdings im Krieg schwere Schäden erlitten.

Der Berliner Senat beschloss den Bau der sogenannten Südtangente, die vom Olivaer Platz nach Schöneberg zur Martin-Luther-Straße und dann südlich zum Lützowplatz im Bezirk Tiergarten führen sollte. Dazu wurde die Lietzenburger Straße auf insgesamt sechs Spuren verbreitert. Westlich der Joachimstaler Straße wurde das alte Grundstücksraster völlig zerstört. Stattdessen schlug man quer über die Trümmergrundstücke eine überbreite

Tangente, die teilweise acht Spuren erhielt.

Von der Nürnberger Straße aus zieht sie sich immer breiter werdend bis zur Martin-Luther-Straße hin, wo sie nach links in Richtung Urania abbiegt. Auf ihrem Weg wurden zahlreiche Straßen einfach abgeschnitten, damit der Verkehr auf der Lietzenburger entlang rasen kann. Fürther, Kehlheimer, Ettaler, Würzburger, Welsler, Bayreuther und Wormser Straße sind seitdem Sackgassen. Die Achenbachstraße wurden komplett unter ihr begraben.

Aber es ging noch weiter. Wo heute die riesige Fläche der Straße An der Urania ihr Maul aufreißt, standen einst ebenfalls hochherrschaftliche Gebäude. Hier wurde ein halber Häuserblock mit der Nettelbeckstraße zusammengefasst. Auch dort hat der Autoverkehr so viel Platz bekommen, dass Fußgänger die gesamte Breite der Straße nicht während einer einzigen Ampelphase überqueren können.

Am 1. September 1963 war der Ausbau der Südtangente abgeschlossen, sie erhielt nun auf der gesamten Länge den Namen Lietzenburger Straße bzw. An der Urania. Ihren Schnellstraßencharakter hat sie bis heute nicht verloren.

---

## “Nur eine Frau”

Letzte Nacht beim Abstellen des Taxis. Ich war gerade ausgestiegen, neben mir eine Parklücke von 3 bis 3,5 Metern Breite. Querparken, also genug Platz selbst für einen breiten Lieferwagen.

Die Frau kam mit einem dieser Miet-Minis an, sicher nicht breiter als 180 Zentimeter. Nach mehreren Anläufen schaffte sie es in die Lücke, zu beiden Seiten noch massig Platz.

“Meinen sie, ich kann das Auto so stehen lassen?”

“Wieso, was ist denn damit?”

“Ich meinte wegen dem Platz. Dass es nicht zu eng ist.”

“Sie haben es doch auch reingeschafft, also wird der nächste Fahrer auch wieder rausfahren können.”

“Da haben Sie auch wieder recht.”

Als ich gerade gehen wollte, sprach sie mich nochmal an.

“Sind Sie sich ganz sicher?”

“Natürlich. Sie haben zu beiden Seiten mindestens einen halben Meter Platz, wo ist das Problem?”

“Hm.”

“Das Auto wird heute Nacht sicher nicht wachsen, also lassen Sie es einfach so stehen.”

“Wenn aber nun das andere Auto wegfährt und das nächste näher am Mini parkt?”

“Der andere Fahrer muss ja auch sein Auto verlassen können, also ist genug Platz.”

“Ich weiß nicht. Würden Sie mir vorsichtshalber Ihre Adresse geben, nur zur Sicherheit?”

“Wie bitte? Wieso denn das?”

“Dann kann ich mich notfalls auf Sie berufen. Nur falls doch noch was passiert.”

An diesem Punkt musste ich aufpassen, nicht beleidigend zu werden. Aber das übernahm sie dann schon selber:

“Wissen Sie, ich bin ja nur eine Frau und kenne mich da nicht so aus.”

“Zum Glück sind ja die meisten Frauen nicht so.”

“Wie meinen Sie das?”

“Ach nichts, schon gut. Schönen Abend noch.”

---

## ICE im ICC

Nur wenige Wochen nach seiner Schließung ist die Zukunft des ICC geklärt: Der riesige Komplex aus den 70er Jahren wird in den kommenden Jahren komplett entkernt und soll ab dem Jahr 2019 als neuer Fernbahnhof eröffnen. Schon seit 2006 gibt es ja von zahlreichen (West-)Berlinern die Forderung, den Bahnhof Zoo wieder zu reaktivieren. Das ist aber aufgrund der Enge nicht möglich.

Als Kompromiss wurde deshalb gestern auf der Senatssitzung überraschend die neue Lösung präsentiert. Mit dem Bahnhof ICC bekommt die West-City wieder einen Anschluss zur Fernbahn und auch das Messegelände wäre direkt

an einen ICE-Halt angebunden.

Die entsprechenden Verträge mit der Deutschen Bahn sollen bis zum Sommer unterschrieben sein, Baubeginn könnte dann nach der Asbestsanierung im kommenden Frühjahr sein.

---

## Video: Toter Winkel

Schon wieder wurde eine Radfahrer in von einem rechtsabbiegenden Lastwagen überrollt. Die Friedrichshainer Kreuzung Stralauer Allee / Warschauer Straße ist besonders gefährlich, weil Radfahrer dort kaum gesehen werden können.

Besonders eindrucksvoll wird das Problem des Toten Winkels in diesem Video der Londoner Verkehrsbehörde demonstriert:

<http://www.youtube.com/watch?v=wzL0Kyk4m-8>

---

## Heimliche Verkehrberuhigung

Es gibt einen geheimen Plan des Berliner Senats, der hier erstmals öffentlich bekannt gemacht wird. Dabei handelt es sich um die Stilllegung des motorisierten Straßenverkehrs.

Wir erinnern uns: Es gab mal eine Zeit, da galt das Auto als wichtigstes Fortbewegungsmittel der Bürger. Vor 50 Jahren wurden in West-Berlin Autobahnen quer durch Wohngebiete geschlagen, am Alexanderplatz gab es flächendeckenden Abriss historischer Grundrisse, um 6- bis 8-spurige Straßenschneisen zu errichten.

Als Ende der 80er Jahre die Grünen (die damals noch Alternative Liste hießen) mit ans Senatsruder kamen, begann ein Stopp des Autowahnsinns. Auch wenn es heute vereinzelt wieder mal einen Rückfall ins alte Denken gibt, siehe Neubau der A100 von Neukölln nach Treptow.

Insgesamt aber hatten sich diejenigen durchgesetzt, die eine Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs betreiben. Sie geben den Bussen und Straßenbahnen eine Vorrangschaltung an den Ampeln. Sie lassen Autos auf wichtigen Straßen Tempo 30 fahren, selbst wenn es sich um 6-spurige Hauptstraßen handelt. Woanders werden Kindergräber auf die Fahrbahnmitte gepflanzt, leichte Erhöhungen der Straßendecke. Und vielerlei solcher Aktivitäten mehr. Doch nicht alle Maßnahmen sind so offensichtlich. Unter der Oberfläche werden unter dem Vorwand, den Verkehrsfluss zu verbessern, im gesamten Innenstadtbereich Blockaden errichtet, um ein reibungsloses Fahren zu verhindern. Seit einem Jahr ist die Kreuzung Unter den Linden und Friedrichstraße fast vollständig gesperrt, so dass die armen Touristen zum Laufen gezwungen werden. Die Invalidenstraße, eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen, ist seit drei Jahren zwangsweise verkehrberuhigte Zone, dabei in einer Richtung sogar komplett dicht. Bis vor Kurzem gehörte auch die Tiergartenstraße zu den Opfern, dazu kommen die zahlreichen Überraschungssperrungen, die immer wieder mal aktiviert werden, ohne dass man was dagegen tun kann. Das ist z.B. in der Treskowallee so, dem Tiergartentunnel, der Straße des 17. Juni usw.

Neuster Coup der Verkehrsverhinderer ist der Rosenthaler Platz. Seit gestern früh ist er aus sämtlichen Richtungen nur noch durch ein bis zwei Kilometer lange Staus erreichbar. Selbst Busse müssen sich durch die schmale Ackerstraße quälen, weil es keine andere Ausweichmöglichkeit gibt. Parallel dazu wird die Oranienburger zur Sackgasse, sonst macht es ja keinen Spaß.

Aber seien wir ehrlich: All das sind Peanuts gegen das Meisterstück, das unübertroffene Highlight der Entschleunigung in Berlin. Der Hauptpreis geht mit weitem Abstand an die Charlottenstraße in Mitte. Das Stück zwischen Mittelstraße und Unter den Linden ist bereits seit 1997 von vier Spuren auf eine einzige reduziert. Zusätzlich ist die verbliebene Fahrbahndecke etwa so löcherig wie das Hirn einer Schnapsdrossel. 16 Jahre Verkehrsberuhigung – das macht dem Senat niemand so schnell nach!

---

# Der Tunnel

Nachdem er vor sieben Jahren geöffnet wurde, machte bald ein Witz die Runde: "Wenn man in Berlin mal richtig allein sein möchte, fährt man einfach in den Tiergartentunnel."

In den ersten Monaten wurde er tatsächlich kaum genutzt. Der Grund für die zaghafte Annahme der Strecke war, dass sie anfangs keinen Vorteil erkennen ließ. Vor allem die beiden südlichen Ausfahrten endeten nicht an den gewohnten Strecken, so dass sich viele erst mal orientieren mussten. Der Grund dafür, dass der Tunnel im Süden irgendwo am Ufer des Landwehrkanals endet, ist die Rückwärtsgewandtheit mancher Politiker – und er liegt in der Vergangenheit. Schon seit Mitte der 70er Jahre wurde durch massive Bürgerproteste verhindert, dass die Stadtautobahn von Steglitz kommend über Kreuzberg und Moabit in den Wedding weitergeführt wurde. Seitdem endet sie kurz vor dem Sachsendamm an der Friedrich-Gerlach-Brücke, die deshalb eigentlich überflüssig ist. Wäre die Autobahn weitergebaut worden, wäre sie genau gegenüber der Stelle an den Landwehrkanal gestoßen, wo heute der Tiergartentunnel endet. Und so dachten sich wohl einige Betonpolitiker, wenn erstmal der Tunnel fertig ist, ist es leichter, die Autobahn doch noch durchzusetzen, als Verlängerung nach Mitte. Das hat jedoch nicht geklappt, dafür musste aber eine neue Brücke über den Landwehrkanal gebaut werden, damit die Tunnelausfahrt überhaupt einen Sinn hat.

Heute ist der Tunnel voll, er ist eine gute Verbindung, z.B. vom Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz oder weiter nach Kreuz- und Schöneberg, Neukölln oder Tempelhof. Und weil man da doch so schön fahren kann, missbrauchen ihn zahlreiche Taxi-Kollegen, um einen Umweg zu nehmen. Wenn sie aus der West-City kommen und Fahrgäste zum Hauptbahnhof bringen, ist der kürzeste Weg oben herum, Großer Stern, Bellevue, durch die Lüneburger Straße oder auch über Paul- und Invalidenstraße. Aber manche Kollegen fahren in betrügerischer Absicht, oder weil sie sich eben nicht wirklich auskennen, die Tiergartenstraße bis zum Kemperplatz durch und dann in den Tiergartentunnel. Der Fahrgast merkt ja hoffentlich nichts. Dabei ist es ein Umweg von fast einem Kilometer.

Im Tunnel selber ist es dann mittlerweile recht voll. Da wird dann bei der Einfahrt von manchen Schlaubern gerne auch die gesperrte rechte Spur genutzt, in die sich dummerweise aber die Autos der zweiten Zufahrt einfädeln müssen. Die meisten Tunnelsperrungen wegen Unfällen gehen darauf zurück.

Nachts, wenn die Röhren leer sind, verwechseln viele den Tiergartentunnel mit einer Autobahn. Auch ich halte mich dann nicht an die vorgeschriebene, innerstädtische Standardgeschwindigkeit. Doch selbst bei angemessenen 70 Stundenkilometern rasen manche Kollegen an mir vorbei, mit vielleicht 90 km/h. Nur dass die Breite der Fahrspuren gar nicht auf diese Geschwindigkeiten ausgelegt ist.

Skuril ist es manchmal, wenn der Tunnel gesperrt ist. Das kommt fast täglich vor und überfordert anscheinend manchen Autofahrer. Selbst wenn die Schranke quer über die Straße geschwenkt wurde und darauf fünf große, rote Lampen blinken, heißt das für manche noch lange nicht, dass man nicht da langfahren soll. So kann man immer wieder Autos beobachten, die minutenlang vor der Sperre stehen – vermutlich, weil die Fahrer nicht in der Lage sind, die Zufahrt wieder zu verlassen und sich oben herum einen anderen Weg als den vom Navi befohlenen zu suchen. Besonders bei schlechtem Wetter verirren sich gerne auch Mopeds und sogar Fußgänger in den Untergrund. Unvergessen ist aber die Nacht, als ich vor mir plötzlich einen Polizeiwagen mit eingeschaltetem Blaulicht sah, im Schritttempo fahrend, schlichen sie in der Mitte der beiden Fahrspuren bis zur Tunnelausfahrt Kemperplatz. Dort angekommen sah ich den Grund für die merkwürdige Fahrweise: Ein Fuchs rannte quer über die Gegenfahrbahn und verschwand in den schützenden Büschen des Tiergartens.

---

## go2car

Da ich mein Privatauto selten nutze, aber es mich auch ohne zu fahren pro Jahr trotzdem 400 EUR kostet, werde ich es demnächst abschaffen. Das gesparte Geld für Steuern, Versicherungen, Benzin sowie demnächst fällige Reparaturen kann ich dann für Taxifahrten ausgeben. Oder mir einen Mietwagen leihen, für die es in Berlin ja reichlich Anbieter gibt.

Das ist für mich aber nur sinnvoll, wenn er in der Nähe ist und man nur für die tatsächliche Nutzung zahlen muss.

Damit fallen die meisten Anbieter schon wieder weg, übrig blieben drei: Flinkster, Drive Now und car2go. Also habe ich deren Angebote verglichen und wie befürchtet gab es keinen, der wirklich gut gepasst hat.

Flinkster (betrieben von der Bahn AG) hat zwar super Stundenpreise (ab 1,50 EUR), verlangt aber eine Monatsgebühr. Es sind relativ wenige Wagen verfügbar und vor allem muss das Auto wieder an der Abholstelle abgestellt werden. Das ist ein K.o.-Kriterium, schließlich wohne ich nicht an einer solchen Abholstelle.

DriveNow (von BMW) hat eine teure Registrierungsgebühr von 29,00 EUR und erhebt zusätzlich zum Minutenpreis bei mehr als 200 Kilometern 29 Cent pro Kilometer. Einziger Vorteil: Im Parkgebiet fallen keine Parkkosten an, die sind im Mietpreis schon enthalten.

car2go (von Mercedes) hat derzeit 1.200 Wagen in Berlin, leider nur Smarts. Durch die hohe Zahl ist es aber im Innenstadtbereich schnell möglich, ein freies Fahrzeug zu finden. Der Minutenpreis beträgt 0,29 EUR, höchstens jedoch 12,90 pro Stunde bzw. 39,00 pro Tag.

Meine Wahl fiel auf car2go, weil ich im Alltag nicht jedesmal erst zu dem Auto hinfahren möchte, sondern es in der Nähe haben will. In den vergangenen Tagen habe ich die Verfügbarkeit mehrmals getestet und es war immer mindestens ein freier Wagen innerhalb von 500 Metern vorhanden.

Also setzte ich mich Samstagabend an den Rechner und registrierte mich online. Dann wartete ich auf die angekündigte Registrierungsbestätigung mit einem Link, der den Vorgang abschließen sollte. Doch diese Mail kam nicht. Nach einer halben Stunde Warten wollte ich dort anrufen, aber eine Telefonnummer gibt es nicht. Ich nutzte also das Kontaktformular, schickte es ab – und wartete erneut. Und wieder vergeblich. Nach einer Stunde kam dann die Bestätigung, dass meine E-Mail angekommen sei. Fein, aber es beruhigte mich nicht. Mittlerweile war ich zwei Stunden mit der Registrierung beschäftigt, ohne dass ich weitergekommen wäre.

Ich versuchte mich nun noch mal ganz neu zu registrieren, was aber auch nicht funktionierte: Ich bekam die Meldung, dass ich schon registriert sei. Jetzt gab ich auf und hoffte auf den nächsten Tag, leider wieder vergeblich. Kein Bestätigungslink, keine Antwort auf meine Anfrage.

Erst am Montagmittag erhielt ich dann eine E-Mail, dass man mich freigeschaltet habe und auch nicht weiß, wieso meine Registrierung nicht geklappt hat. Nun müsse ich nur doch nach Mitte kommen, um meinen Perso und Führerschein vorzulegen und "schon" könnte ich loslegen.

Der Laden ist hell. Also nicht nur weiß gestrichen, sondern die Wände sind voller weißer Milchglasscheiben, die von hinten oder sonstwo beleuchtet werden, so genau konnte ich das nicht sehen, weil ich meine Sonnenbrille nicht dabei hatte. Dabei ging dann das Procedere der Kontrolle meiner Papiere sehr schnell, nach zwei Minuten war ich wieder draußen, in den Händen meine "Membercard", mit der ich künftig Autos ent- bzw. zusperren kann. Danke. Als ich dann endlich das erste Mal in diesem sogenannten Auto saß, war ich mir nicht mehr sicher, dass der Smart das richtige Fahrzeug für mich ist. Es ist eng, außer nach vorn. Aber das nutzt natürlich nicht viel, wenn man einfach nur normal sitzen will. Obwohl er laut Anzeige erst 6.000 Kilometer runter hatte, machte der Smart einen etwas verbrauchten Eindruck. Vor allem die Lenkung ging relativ schwer und das ganze Handling mit dem Schlüssel ist zumindest gewöhnungsbedürftig. Da es keine gute Alternative dazu gibt, werde ich aber wohl dabei bleiben. Und ich überlege mir das mit dem Abschaffen meines Autos lieber noch mal.

---

## Jagd auf der Busspur

Das mit den Busspuren hier in Berlin ist schon eine feine Sache – wenn man sie denn nutzen darf. Busse dürfen das natürlich und in den meisten Fällen auch Taxis. Außerdem noch Fahrräder, was manchmal zum Problem werden kann. Denn anstatt z.B. auf dem Kudamm in der vorgeschriebenen "angemessenen Geschwindigkeit" am Stau vorbeizufahren, schleicht man mit einem Fahrrad vor sich manchmal in einem Tempo über die Straße, die knapp oberhalb dem eines durchschnittlichen Fußgängers liegt. Mit dem Taxi ist das Problem nicht so schlimm, meist sind die Spuren breit genug, dass man am Fahrrad vorbei kommt, ohne den Radler durch die geparkten Autos hindurch auf den Bürgersteig zu katapultieren.

Anders sieht es bei den BVG-Bussen aus, von denen am Kurfürstendamm gleich mehrere Linien verlaufen. Die Busse



sind eindeutig zu breit. Also zuckeln sie manchmal im Schneckentempo hinter einem Fahrrad her. Wenn sie Pech haben, geraten sie an ein besonders rücksichtsloses Exemplar, das nicht mal an Kreuzungen für den Bus zur Seite fährt, obwohl dort genug Platz wäre.

In solchen Fällen wehren sich die Busfahrer oft, indem sie gefährlich nahe direkt hinter dem Fahrrad herfahren, manchmal nur mit einem Meter Abstand. Dass der Radler dadurch in Lebensgefahr schwebt, interessiert manchen Bivi offenbar nicht. Jedenfalls ist ein rechtzeitiges Stoppen nicht mehr möglich, wenn der Radfahrer bremsen muss, z.B. weil jemand am Rand die Autotür aufreißt. Selbst wenn er langsamer wird, zum Anhalten oder Abbiegen, muss der Radler damit rechnen, unter den Bus zu kommen. Wer öfter auf dem Kudamm unterwegs ist, weiß, dass so ein Verhalten von Busfahrern regelmäßig vorkommt.

Vor Kurzem konnte ich vom Taxistand Kudamm/Leibniz aus beobachten, wie ein Busfahrer wieder Jagd auf einen Radler machte. Schon vor der Kreuzung gab er zweimal Gas, um jeweils kurz hinter'm Fahrrad abzubremesen. Der Radfahrer sah sich um und interpretierte das rechte Blinklicht des Busses wohl so, dass der nun abbiegt. Dabei wollte er nur gleich hinter der Kreuzung an die Haltestelle fahren.

In den nächsten Sekunden rollte der Radler langsamer werdend über die Kreuzung. Nun gab der Busfahrer wieder entnervt Gas, so dass er diesmal auf wenige Zentimeter an das Fahrrad heran kam. Der Kollege vor mir, der draußen neben seinem Taxi stand, brüllte rüber: "Vorsicht!"

Ich sah jetzt einen ziemlich alten Mann auf dem Rad sitzen, der voll Panik im Gesicht versuchte, möglichst schnell vor dem Bus wegzufahren. Die 20 Meter bis zur Haltestelle kamen ihm wahrscheinlich sehr lang vor. Ich hoffte nur, dass er bei seiner Flucht jetzt nicht hinfällt und doch noch unter den Bus gerät. Zum Glück ging alles gut und ein paar Meter hinter der Bushaltestelle fuhr der Radfahrer an den Rand und blieb stehen. Er musste sich erstmal beruhigen. Als der Bus kurz darauf an ihm vorbei fuhr, drehte sich der Mann um und schaute, ob nicht gleich noch einer kommt. Erst dann fuhr er weiter.

---

## Praktische Entschleunigung

Seit über einem Jahr wird in der Invalidenstraße an der Verlegung der neuen Straßenbahngleise gearbeitet.

Angeblich, auch wenn man in der Realität nicht viel davon sieht, abgesehen natürlich vom rund 700 Metern langen Stau, der hier von morgens bis in den frühen Abend die Straße verstopft.

Aber man sollte nicht meckern: Mittlerweile beginnt die Natur damit, sich ihren Raum zurückzuerobern. An der Ecke Invaliden- und Chausseestraße jedenfalls blüht es schon ganz ordentlich. Und die genervten Autofahrer können sich beim Anblick des frischen Grüns etwas entspannen.

---

## Frühe Blitzer

Bis 1910 durfte die Geschwindigkeit der Kraftwagen in den Ortschaften die eines trabenden Pferdes nicht überschreiten. Dann wurde, "weil nun das hiesige Publikum an die schnellere Abwicklung des Fuhrwerksverkehr auf den Straßen gewöhnt und mit dessen Gefahren vertraut ist", im Landespolizeibezirk Berlin die Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h heraufgesetzt. Exakt messen konnte die Geschwindigkeit allerdings weder der Chauffeur, noch die kontrollierende Polizei.

Aus dem Tagebuch eines Kaiserlichen Hofmarschalls:

"Die sogenannten 'Autofallen' in der Umgebung Berlins haben sich so bedrohlich vermehrt, dass das Generalsekretariat der Deutschen Autoliga beschlossen hat, gegen diesen amtlich beschönigten Unfug einzuschreiten. Ich bin, wie wohl jeder vernünftige Mensch, ein Gegner aller zwecklos übertriebenen Geschwindigkeit und aller wahnsinnigen Hetzjagden. Aber eine ebenso arge Übertreibung ist die Verfolgungssucht unserer Gendarmen. Vor kurzem erst hat der Generalsekretär der Deutschen Autoliga die Ortsaufnahme einer neuen Autofalle in Dahwitz bei Berlin vornehmen lassen, die den Automobilisten schon ungeheuer viel Scherereien aller Art bereitet hat. Ein Köpenicker Gendarmeriesergeant hat da unter Assistenz eines Bürogehilfen seine Aufstellung, und

zwar ist die Aufstellung derart, dass sie von den Fahrenden nicht bemerkt werden kann. Und nun schreibt der Mann fröhlich und unbekümmert auf, was seinem Gendarmeriewissen nicht vorschriftsmäßig erscheint. Dann hageln die Strafmandate – und Sträuben dagegen hilft nichts. Der Sergeant muss genau wissen, welche Fahrgeschwindigkeit erlaubt ist; das nimmt er auf seinen Dienstes. Aber es ist trotzdem Unsinn. Namentlich in der Nacht kann er das unmöglich genau kontrollieren.“

*Zobeltitz, 1910*

---

## Blaulicht trifft Rotlicht

Kurz nach der Eröffnung von Berlins modernstem Unfallkrankenhaus in Marzahn hatte ich eine Taxi-Tour nach Strausberg. Auf dem Rückweg nach Berlin überholte mich ein Krankenwagen mit Blaulicht und bremste mich aus. Der Fahrer kam nach hinten zu mir gerannt: Ob ich wohl das neue UKB kennen würde? Sie kämen aus Brandenburg und wüssten nicht, wo die Warener Straße in Berlin ist. Ich konnte. Navigationsgeräte gab es vor zehn Jahren in den Krankenwagen offenbar noch nicht. Also gab mir der Mann den Auftrag, ihn als Lotsenfahrt dort hinzuführen und so fuhr ich die Landsberger nach Berlin rein, verfolgt von einem Krankenwagen mit Blaulicht. Wenn wir in der Stadt an eine rote Ampel kamen, schaltete er sein Martinshorn an und ich fuhr vorsichtig über die Kreuzung. Es war des Taxifahrers Traum: Keine rote Ampel mehr, die einen aufhielt! Dazu konnte ich auch noch laut meine Musik hören, weil kein Fahrgast im Auto saß und ich nicht auf den Funk achten musste. Am Krankenhaus angekommen wurde mir die Fahrt sogar noch mit Trinkgeld bezahlt.

Andere Situation: Immer wieder beobachte ich, wie panisch manche Autofahrer auf das Auftauchen von Polizei oder Feuerwehr reagieren, die mit Blaulicht und Sirene von hinten näher kommen. Manche gehen vor Schreck voll auf die Bremse, würgen dabei sogar noch ihr Auto ab. Anstatt die Straße frei zu machen, blockieren sie sie damit erst recht. Am Schlimmsten aber sind diejenigen, die weit rechts – oder manchmal sogar links – heranfahren und dort stehen bleiben. Das haben sie mal in der Fahrschule gelernt, dass man eine Gasse bilden soll und nun wird das angewendet, selbst wenn vor ihnen alles frei ist und sie den Verkehr nach hinten blockieren. Dass das mit der Gasse innerhalb der Stadt und schmalen Straßen eventuell ziemlich dumm ist, soweit denken viele nicht. Bis dann über den Außenlautsprecher die wütende Durchsage aus dem Einsatzwagen kommt, dass sie gefälligst weiterfahren sollen.

Heute Nacht nun hatte ich mal ein ganz neues Blaulichterlebnis. Offenbar lernten einige blau-weißen Frischlinge rund um den Potsdamer Platz, wie man sich als Fahrer eines Mannschaftswagens im sogenannten Eil-Einsatz verhält. Immer wieder fuhr die Wanne mit eingeschaltetem Blaulicht schnell auf die Kreuzung zu, bremste dann ab und tastete sich durch den wartenden Verkehr. Das ging über eine halbe Stunde so, dann stand anscheinend das Abbiegen auf dem Programm. Beim ersten Mal klappte das noch nicht so gut, die Wanne legte sich dermaßen weit nach außen, dass einige Passanten aufschrien und zur Seite rannten. Ich erwartete ebenfalls, dass der Wagen umfiel, aber meine bössartige Hoffnung wurde nicht erfüllt. Der Fahrer konnte ihn noch fangen, allerdings wackelte er ein paarmal dermaßen, dass die armen Insassen bestimmt seekrank wurden.

Danach gab es wohl eine Standpauke, denn die nächsten Versuche liefen schon geschmeidiger. Der Test endete, als es ein Zusammentreffen gab zwischen der Wanne mit dem Polizeischüler und einem echten Blaulichteinsatz des Krankenwagens. Der hatte Grün und fuhr sehr schnell auf die Kreuzung zu. Doch unser Jungpolizist achtete offenbar nicht richtig drauf und plötzlich hörte man das laute Quietschen von zwei Autos bei einer Vollbremsung. Der Kranke im Feuerwehrwagen dürfte wohl von der Trage gefallen sein.

Und ich schätze, dass der Polizeischüler jetzt erstmal im Auto-Scooter weiter übt.