

Entstehung von Leipziger und Potsdamer Platz

Leipziger und Potsdamer Platz sind heute ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Dies waren sie aber auch schon vor 280 Jahren. Auf Weisung von König Friedrich Wilhelm I. wurde die Friedrichstadt, die sich rund um die Friedrichstraße befand, nach Süden und Westen hin erweitert. An der Stelle des heutigen Leipziger Platzes wurde das "Oktogon" (Achteck) errichtet als einer von drei Plätzen mit geometrischer Grundformen. Die beiden anderen waren das Rondell am Belle-Alliance-Platz am Halleschen Tor sowie das "Quarree" am Brandenburger Tor.

Das "Oktogon am Potsdamer Thor" wurde zur Erinnerung an die Völkerschlacht bei Leipzig in "Leipziger Platz" umbenannt. Hier an der Stadtmauer war der Endpunkt der "Alten Leipziger Straße". Nach den Plänen von Karl Friedrich Schinkel entstand auf dem Platz 1824 das neue Potsdamer Tor in Form von zwei Häusern mit vorgestellten viergliedrigen Säulenreihen. Die neuen, etwas stadteinwärts errichteten Torhäuser im griechischen Stil ersetzten das alte Stadttor, das lediglich aus zwei Säulen bestand. Anstelle des alten Tores wurde eine Grünanlage angelegt, ein Empfangssalon für die in die Stadt kommenden Besucher. Auf dieser Fläche kreuzten sich der stadtauswärts führende Weg mit dem, der außen an der Stadtmauer entlang führte. 1831 erhielt diese Kreuzung offiziell den Namen "Potsdamer Platz".

Zu diesem Zeitpunkt war der Leipziger Platz noch spärlich bebaut, nur kleine Wohnhäuser säumten seinen Rand. Erst in den 1840er Jahren wurden immer mehr repräsentative Gebäude errichtet, Palais der Reichen und Adligen wie das des Admirals Prinz Adalbert. An der Südseite entstand zudem das Preußische Ministerium für Landwirtschaft, an der nördlichen Seite die Kaiserliche Admiralität, das Reichsmarineamt.

Nach dem Abriss der Stadtmauer Ende der 1860er Jahre blieben nur noch die beiden Torhäuser stehen. Seiner trennenden Grenze beraubt entstand so der Doppelplatz, genau genommen ein Platz mit vorgelagerter Kreuzung, wie wir ihn heute noch kennen.

Der Bau des Kaufhauses Wertheim von Alfred Messel, 1905 an der nördlichen Ecke zur Leipziger Straße fertiggestellt, zerstörte das Gesamtbild des Leipziger Platzes. Der mehrere Grundstücke umfassende Komplex beherrschte fortan den Platz. Immer wieder wurden in der Folgezeit die Nachbargebäude abgerissen, um den Wertheimbau zu erweitern. So fiel z.B. 1925 auch das Marineamt einem Kaufhausanbau zum Opfer. Daneben entstanden ab den 80er Jahren das Palais des Groß-Verlegers Rudolf Mosse, die Zentrale der "Großen Berliner Straßenbahn" sowie das Hotel Fürstenhof und das Palast-Hotel. Der Zeit gemäß wurden auch noch Standbilder aufgestellt, bald waren es zehn Denkmäler und Figurengruppen, die den Leipziger Platz bevölkerten.

Der Potsdamer Platz entwickelte sich durch das rasante Wachstum Berlins während der Gründerjahre zum verkehrsreichsten Ort der Reichshauptstadt. Zusätzlich wurde der Verkehr durch Verbreitung des Automobils um die Jahrhundertwende auch noch beschleunigt, bald war es für Fußgänger lebensgefährlich, den Platz zu überqueren. Deshalb wurde 1924 hier mit dem Verkehrsturm die erste Ampel Deutschlands errichtet. Die waagrecht angeordneten elektrischen Lichter regelten, von welcher Seite aus Straßen- und Schienenfahrzeuge auf die Kreuzung fahren durften. Allerdings stand der Turm nur elf Jahre. Als 1935 das gesamte Areal für den Bau der Nordsüd-S-Bahn aufgerissen wurde, verschwand auch der Verkehrsturm.

Außer einer Kopie des Turms ist heute von alledem nichts mehr zu sehen. Während des Krieges wurden bereits zahlreiche Gebäude beschädigt oder zerstört, ab Februar 1945 waren alle Häuser Ruinen. Mit der Teilung der Stadt verlief die Grenze quer über den Potsdamer Platz, so dass die DDR-Regierung alle noch stehenden Gebäudereste am Leipziger Platz abreißen ließ. Es entstand für 28 Jahre die größte innerstädtische Sandfläche.

Mit dem Ende der Teilung kam das zweite Leben des berühmten Doppelplatzes, von dem aber meist nur der Potsdamer Platz im Rampenlicht steht. Dabei ist er – im Gegensatz zum Leipziger Platz – auch heute vor allem nur eines: Eine große Straßenkreuzung. Und dort, wo einst das Wertheim den Leipziger Platz dominierte, drängt sich heute die "Mall of Berlin" wieder überdimensioniert in den Vordergrund.



Ingenieurbaukunst für die Hauptstadt

Berlins Aufstieg zu Deutschlands größter Industriestadt und zur Hauptstadt ist verbunden mit der technologischen Entwicklung der Projektierung sowie dem reibungslosen Betrieb eines hochmodernen, flächendeckenden Netzes städtischer Infrastruktur: Eisenbahnen, Bahnhöfe, Straßenbahnen, S- und U-Bahnen, natürlich das von Hobrecht entworfene Straßensystem und nicht zuletzt Anlagen der Ver- und Entsorgung, also Gas, Wasser, Abwasser, Elektrizität. Ohne die nützlichen Ingenieurkünste des 19. und frühen 20. Jahrhunderts wären das rasante Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum und vor allem ein trotz oft beengter Verhältnisse von Seuchen und Epidemien freies Stadtleben nicht denkbar gewesen. Transport, Verteilung, Versorgung in der sich rasch ausdehnenden Mehrmillionenmetropole wären zusammengebrochen.

Die bloße Betrachtung der Einwohnerentwicklung Berlins (in den Grenzen von 1920) macht die Dynamik dieses Prozesses deutlich:

Jahr:	Einwohner:
1825:	251.000
1852:	511.000
1871:	931.000
1880:	1,321 Mill.
1900:	2,712 Mill.
1913:	4,026 Mill.

Die verheerenden Lebensverhältnisse explodierender Millionenstädte ohne ausreichende stadttechnische Infrastruktur kann man heute in den Städten der Dritten Welt beobachten.

Berlins Stadtbild war bis zu seiner Zerstörung durch die Bomben des Zweiten Weltkrieges und mehr noch durch die anschließende Abrissentscheidung von Politik und Planung geprägt durch großartige Ingenieurbauwerke, die "Kathedralen der Technik": die Fernbahnhöfe, die innerstädtischen Gaswerke mit ihren riesigen Gasbehältern, die Kraftwerke, die hochliegende Stadtbahn und hunderte von Straßen- und Eisenbahnbrücken, die Brücken über die Spree, die Anlage des Ost- und Westhafens etc.

Wesentliche Voraussetzung für das Entstehen dieser großen Tradition städtischer Ingenieurbauten war die Zusammenarbeit von Ingenieuren und Architekten. Grundlage für diese Zusammenarbeit war das gemeinsame Ziel, eine auf die Funktion und gestalterischen Ansprüche der Bauaufgabe angemessene Ingenieurlösung zu finden. Dies bedeutete nie die Reduktion der Architektenarbeit auf dekorative Elemente, sondern die Zusammenarbeit zweier sich im 19. Jahrhundert als selbständige Disziplinen etablierender Berufe.

Exemplarisch für solche Zusammenarbeit sind die sieben zwischen 1866 und 1880 gebauten großen Berliner Fernbahnhöfe, die mit ihren zahlreichen Brücken, den Viadukten, das Berliner Stadtbild bis in die Nachkriegszeit hinein prägten. Besondere Berühmtheit erlangten der Anhalter und der Stettiner Bahnhof, weil ihre spezifische Konstruktion und Gestalt zu ihrer Zeit als vorbildlich galt. Der Stettiner Bahnhof, 1876 von Theodor Stein gebaut, übernahm erstmals in der Bahnhofsgeschichte die Binderform des Hallendaches bis in den Giebel des zur Stadt gewandten Kopfbaues. Der 1860 von Franz Schwechten errichtete Anhalter Bahnhof galt mit der 43 Meter hohen Halle als höchstes Bahnhofsgebäude der Welt. Die Halle war mit 60,72 Meter Abstand zwischen den Wänden breiter als die Straße Unter den Linden mit ihren 56 Metern.

Auch die älteren Berliner Bahnhöfe, so der Görlitzer Bahnhof, der Schlesische Bahnhof und schließlich der Potsdamer

Bahnhof waren sämtlich zu ihrer Zeit bemerkenswerte Dokumente ingenieurbaukünstlerischer Leistung. Bei ihren Bauten wurde der Zwiespalt zwischen Architekten und Ingenieuren überwunden. Die Architekten hatten gelernt, mit den neuen Materialien (Stahl) und den durch sie ermöglichten leichten, weitgespannten Konstruktionen kreativ umzugehen.

Die Zusammenarbeit großer Architekten und Ingenieure wirkte sich auch auf die Industriebauten der AEG, von Siemens oder Borsig und auf die modernen Bürobauten von Mendelsohn, Max Taut oder Grenander und nicht zuletzt auf die Warenhäuser aus. Erinnerung sei an die großen Lichthöfe in Messels Warenhaus am Leipziger Platz oder an den Lichthof von Cremer und Wolfenstein des Tietz-Warenhauses am Alexanderplatz.

Die meisten Dokumente architektonischen und ingenieurtechnischen Fortschritts wurden vom Krieg zerstört oder danach abgerissen, weil sie wegen des stadttechnischen Fortschritts nicht mehr gebraucht wurden. Dies trifft zu für die großen Gasbehälter, einige Kraftwerke und Umspannwerke. Andere stadtbildprägende Ingenieurbauten insbesondere der Eisenbahninfrastruktur und Brücken über die Spree wurden in einem Akt heute nur noch schwer nachvollziehbarer Selbstzerstümmelung abgerissen oder sträflich vernachlässigt. Ein besonderes Kapitel nachlässigen Umgangs mit stadtbildprägender Ingenieurbaukunst sind die zusammen mit der Entwässerung gebauten Berliner Straßen mit ihren breiten Bürgersteigen, Baumpflanzungen, soliden Bordsteinen. Die Nachkriegsjahrzehnte Berlins sind vor allem geprägt durch den autoorientierten Straßenbau, für den tiefe Schneisen in die Stadtstruktur geschlagen wurden. Schlanke, auf die Geschwindigkeit des Fahrzeugs abgestellte Kurven, lieblose Baumpflanzungen in Abstandsgrünflächen, überdimensionierte Fahrbahnen kennzeichnen die ästhetischen Verwüstungen des vorhandenen Straßenprofils, später auch Einbauten der Verkehrsberuhigung mit Aufpflasterungen und Poller- und Kübelbaulandschaften. Als neue Aufgabe für Ingenieure kam in den 1960er Jahren der Bau von Stadtautobahnen hinzu.

Spätestens mit der Wiedervereinigung vollzieht sich bei der Planung von Ingenieurbauwerken eine Akzentverschiebung. Die Stadt ist sich ihrer Verantwortung für den Erhalt, die Erneuerung und für anspruchsvolle, neue Leistungen der Ingenieurbaukunst bewusst. Vorhandenes wird gepflegt, verfallene Brücken und Bahnbauten werden aufwändig saniert oder modernisiert. Neue Bauwerke werden im Bewusstsein der Bedeutung der Ingenieurbauwerke für die Gestalt der Stadt regelmäßig in enger Zusammenarbeit von Ingenieuren und Architekten entworfen, in einigen Fällen wurden Wettbewerbe durchgeführt. Dies gilt für die neuen Fernbahnhöfe in Spandau, am Gesundbrunnen und für den Lehrter Kreuzungsbahnhof sowie für den Regionalbahnhof am Potsdamer Platz. Exemplarisch gestaltet sich die Zusammenarbeit bei der neuen U-Bahn zwischen Alexanderplatz und Lehrter Bahnhof, ähnlich bei den zahlreichen Brücken über die Spree, die Havel und die Berliner Kanäle. Dies gilt schließlich auch für die Ingenieurbauten der neuen Straßen und Autobahnen mit ihren Tunnel- und Überwurfbauwerken.

Wesentliche Voraussetzung für die Realisierung des Anspruches, die großen Traditionen städtischer Ingenieurbauten fortzusetzen oder weiterzuentwickeln, ist die von der Senatsbauverwaltung forcierte Zusammenarbeit von Ingenieuren und Architekten. Bei Wettbewerben ist sie grundsätzlich Pflicht. Grundlage für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist das gemeinsame Ziel, ein dem spezifischen Ort in der Stadt und der Funktion angemessenes Ingenieurbauwerk zu entwerfen, sowie die Akzeptanz der berufsspezifischen Aufgabenstellung. Dies bedeutet auf keinen Fall die Reduktion der Architektenarbeit auf dekorative Elemente. Der Entwurf eines städtischen Ingenieurbauwerks erfordert vielmehr für alle Dimensionen ganzheitliches Denken. Jeder willkürliche Verlust an konstruktiver Ordnung endet nicht in Ingenieurbaukunst, sondern in postmodernem Kitsch. Auch dafür gibt es in Berlin sehenswerte Beispiele. Exemplarisch wurde der hohe Anspruch eingelöst bei den Bahnhofsbauten der Fernbahn, zum Beispiel in der engen Zusammenarbeit zwischen dem Hamburger Architekten von Gerkan und dem Stuttgarter Ingenieur Prof. Jörg Schlaich. Ihre auf Leichtigkeit, Transparenz und Minimierung des Materialeinsatzes zielende Entwurfsphilosophie beeinflusste sowohl den Spandauer Fernbahnhof und den Lehrter Bahnhof als auch die in unmittelbarer Beziehung zu diesen Bahnhöfen stehenden Eisenbahnbrücken. Ein gelungenes Beispiel für die enge Zusammenarbeit städtischer U-Bahn-Ingenieure, freischaffender Architekten und dem Betreiber BVG sind die Entwürfe für die neuen U-Bahnhöfe der U5. Bei aller Unterschiedlichkeit der Architektursprachen dominiert bei den

neuen Bahnhöfen Sachlichkeit und Großzügigkeit, der Anspruch der Kundenfreundlichkeit sowie der Versuch, möglichst viel Tageslicht in die unterirdischen Bahnhöfe zu lenken. Dies war auch das Prinzip, das die Architekten Hilmer & Sattler bei ihrem Entwurf für den höchst komplexen unterirdischen Potsdamer Regionalbahnhof leitete. Der architektonische Ausdruck des Anspruches, Tageslicht in den Bahnhof zu bringen, stand im Zentrum der Entwurfsidee der beiden oberirdischen Eingangsbauwerke.

Ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit von Architekten und Ingenieuren ist auch der Gestaltungsentwurf für die Straßen und Plätze im Bereich des Potsdamer/Leipziger Platzes. Damit die Qualität der Gestaltung der öffentlichen Räume sich mit der privater Hochbauten messen kann, wurde von den Architekten Heinz und Jahnen ein Gestaltungsplan erarbeitet, in dem vom Bordstein über die Materialwahl bis zur Erstellung der Beleuchtung Aussagen getroffen werden. Die Ziele für diesen Plan sind Einfachheit, Klarheit, Identität, die Verwendung traditioneller Berliner Materialien und eine auf den Zweck hin ausgerichtete minimierte Ausstattung, bei der die späteren Benutzer im Vordergrund stehen und nicht die Architektur der Straßenmöbel. Die Erarbeitung des Regelwerks war kompliziert, weil sie sowohl städtebauliche als auch hoch entwickelte verkehrliche Vorgaben und Vorschriften zu berücksichtigen hatte.

Die delikateste Aufgabenstellung für Architekten ist die Gestaltung von Tunneln und Brücken der Autobahn. Wie schwer oder problematisch ein solcher Anspruch umzusetzen ist, lässt sich am Beispiel der Gestaltung der Tunnelbauwerke im Tiergartenbereich und bei dem Gutachterverfahren zur Gestaltung der Autobahn im Süd-Osten Berlins dokumentieren. Da die im Spannungsfeld von Ingenieurbau, Architektur, Städtebau und Bewältigung des motorisierten Massenverkehrs stadtplanerisch unglückliche Trassenführung parallel zum Teltowkanal bereits feststand, konnte es nur noch darum gehen, ein lärmendes und große Flächen beanspruchendes Bauwerk so in die Stadtlandschaft einzufügen, dass für die Anwohner das Leben erträglich bleibt. Dass selbst unter diesen Bedingungen noch einiges reparabel ist, zeigt der Entwurf des Hamburger Architekten Burckhardt.

“Berlin ist nicht, sondern dazu verdammt immerfort zu werden“, so eine heute wieder aktuelle Feststellung von Karl Scheffler (1910). Will man nicht der Beliebigkeit das Wort reden, wirft der Verweis auf den permanenten Wandel zugleich die Frage nach der identitätsstiftenden Kontinuität auf. Worin liegen die Elemente der gestalterischen Identität, an die die neue Entwicklung anknüpfen kann? Diese Frage richtet sich nicht nur an die Architektur der Hochbauten, sondern auch an die Ingenieurbauwerke.

Dr. Hans Stimmann

Aus: FOYER, Magazin der Stadtverwaltung für Bau- und Wohnungswesen

Foto: Der alte Lehrter Bahnhof, 1879

Wappen am Reichstag

Millionen von Besuchern aus aller Welt besichtigen jedes Jahr das Reichstagsgebäude. Sie warten meist in langen Schlangen vor dem Westportal auf Einlass. Einen ersten Eindruck vom historischen Teil des Parlamentsgebäudes bieten da bereits die Wappen derjenigen deutschen Staaten, Länder und Städte, die sich 1871 zu Deutschen Reich vereinigt hatten. Insgesamt sind als “Stammbaum” zwanzig Wappen in zwei verschiedenen Größen abgebildet. Das neue Reich war ein Bundesstaat, dem 25 Einzelstaaten angehörten. Die genaue Zuordnung der Wappen sorgt heute deshalb für Verwirrung.

Zum Deutschen Reich zählten die vier Königreiche Preußen, Bayern, Sachsen und Württemberg sowie Großherzogtümer, Herzog- und Fürstentümer mit Namen wie Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Coburg-Gotha, Reuß ältere Linie oder Schaumburg-Lippe und Waldeck. Außerdem traten dem Bundesstaat die Freien und Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck bei. Hinzugezählt werden muss auch das 1871 in Folge des Deutsch-

Französischen Krieges annektierte Elsass-Lothringen.

Mit dem damals wohl bekanntesten Bauplastiker Otto Lessing hatte der Reichstagsarchitekt Paul Wallot einen geeigneten Künstler für die Ausgestaltung des Parlamentsgebäudes gewinnen können. Lessing, ein Urgroßneffe des berühmten Dichters, war auf einer Vielzahl von prominenten Baustellen beschäftigt, so beim Neubau des Preußischen Landtags oder bei der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche.

Über den genauen Fortgang bei der Gestaltung der Arbeiten am Westportal ist wenig bekannt. Der Nachlass des renommierten Bildhauers ging weitgehend verloren. Es ist überliefert, dass es Paul Wallot selbst nicht auf die genauen heraldischen Bedeutungen ankam, für ihn stand das Schmückende im Vordergrund. Daher entzündete sich schon die zeitgenössische Kritik an den falsch und fehlerhaft dargestellten Wappen.

Und doch liegt in der Unvollständigkeit eine klar kalkulierte Dramaturgie. Die vier Königreiche, die von ihrer Einwohnerzahl ohnehin neben dem Großherzogtum Baden zu den fünf größten Staaten im Deutschen Reich zählten, sind ihrer politischen Stellung folgend größer als die übrigen Wappen dargestellt. Auf der linken Portalseite stehen Preußen und Sachsen, rechts hingegen Bayern und Württemberg. Die sechs Großherzogtümer sind im rechten Winkel jeweils zwischen den vier Königreichen in der Reliefmitte auf beiden Portalseiten angeordnet. Nicht vollständig und nicht immer heraldisch richtig sind die Fürstentümer und die Hansestädte abgebildet. Unterhalb der gesamten Wappenreliefs befinden sich zwei Allegorien, die die beiden preußischen Ströme, den Rhein (an der linken Portalseite) und die Weichsel (an der rechten Portalseite) zeigen.

Bereits am Westportal gibt es also reichlich zu sehen. Ein Blick auf die Reliefs lohnt sich.

Volker Wagner, Blickpunkt Bundestag

An der Oberbaumbrücke

Als Kreuzberger Pflanze bin ich nahe der Grenze zu Ost-Berlin aufgewachsen. Die Mauer war für mich normal, so wie die Ruinen, die abgeschnittenen Straßenbahnschienen und die großen Schilder "Sie verlassen jetzt West-Berlin". Bei manchen schrieben wir darunter: "...und knallen mit dem Kopf an die Mauer!"

Solch ein Schild stand auch an der Oberbaumbrücke, hier war fast das Ende von Kreuzberg und unserer Stadt. Ost-Berlin gehörte damals für uns ja nicht dazu. Zwar gab es auch die Schlesische Straße, die noch etwas weiter östlich führte, zum tatsächlichen Ende, aber da kamen wir kaum mal hin.

Die Oberbaumbrücke war etwas besonderes. Hier stand zwar die Mauer quer drüber, aber sie hatte einen Durchlass, denn die Brücke war auch ein Grenzübergang. Der Durchgang war etwa zwei Meter breit, nur Fußgänger konnten ihn benutzen. Direkt dahinter stand ein Wachturm, dessen Fenster vergittert waren. So nah am Westen wollte man wohl sicher sein, dass kein Grenzbeamter stiften geht, denn der Abstand betrug gerade mal einen halben Meter. Das Ufer der Spree war an dieser Stelle gleichzeitig die Grenze. Da die DDR ihre Mauer nicht mitten im Wasser aufbauen konnte, stand sie gegenüber, etwa 50 Meter vom Friedrichshainer Ufer entfernt. Sie ist heute die East Site Gallery. Von der Kreuzberger Seite kam man bis ans Wasser heran.

Dass der Fluss hier auf voller Breite zu Ost-Berlin gehörte, wurde einigen Kindern zum Verhängnis. Mehrmals fielen am Groebenufer (heute: May-Ayim-Ufer) kleine Jungs ins Wasser und kamen die 2 Meter Uferbefestigung nicht hoch. Zwar existierte auch ein Abstieg bis auf Wasserhöhe, aber Polizei und Feuerwehr durften nicht eingreifen und auch andere Helfer fanden sich meist nicht. Deshalb ertranken hier auf den 300 Metern **mindestens vier Kinder**, die man sonst vielleicht hätte retten können. Als 15-Jähriger erlebte ich einmal solch eine Situation mit, die jedoch glimpflich ausging: Wieder war ein kleiner Junge über die Absperrung geklettert, ausgerutscht und ins Wasser gestürzt. Da es

damals warm war, waren viele Leute in der Nähe, die eingreifen konnten. Ein Mann zog sich sofort bis auf die Unterhose aus und sprang ins Wasser. Gegenüber lag immer ein Patrouillenboot der Grenztruppen in Bereitschaft, sie gaben Gas und fuhren Richtung Unglücksort – der für sie aber offenbar ein Tatort war. Noch während der Fahrt hatten die Soldaten nichts Besseres zu tun, als den Helfer über Lautsprecher aufzufordern, “das Territorium der DDR sofort zu verlassen”.

Angesichts der sich anbahnenden Tragödie war das unglaublich. Von Kreuzberger Seite aus wurden Holzbretter ins Wasser geworfen, damit sich der Mann und der Junge daran festhalten konnten. Dort wo die Treppe bis ans Wasser führte, hob der Retter das Kind auf den ersten Absatz. Der Junge wurde sofort nach oben gezogen und kam mit dem Schrecken davon. Der Mann jedoch konnte nicht so schnell hochklettern. Das Grenzboot fuhr weiter auf ihn zu, offenbar wollte man ihn verhaften. Um dem Mann zu helfen, hielten wir Äste ins Wasser, damit er sich daran hochziehen könnte. Die Grenzler aber waren mittlerweile so nah dran, dass sie ihn zwischen Kaimauer und Boot einklemmten und gleichzeitig versuchten, ihn an Bord zu ziehen. Von unserer Seite aus schlugen einige Leute auf die Vopos ein, ich versuchte mit einem Freund, das Boot mit Stangen vom Ufer wegzudrängen. Endlich konnte jemand den Mann aus dem Wasser ziehen, nun war auch er in Sicherheit.

Während der ganzen Aktion wurden wir vom anderen Ufer aus beobachtet und von dort sowie vom Boot aus fotografiert. Den Beamten war es wichtiger, die “Grenzverletzer” zu bekämpfen, als dem Verunglückten zu helfen. Dieses Erlebnis hat mich tief getroffen und mein Verhältnis zu den “Organen” der DDR dauerhaft geprägt. Später rächte ich mich für das Erlebte. Mehrmals ging ich mit Freunden nachts neben der Oberbaumbrücke runter an die Spree. Wir ließen Bretter oder kleine Flöße ins Wasser, auf denen benzingetränkte Lumpen lagen, die wir anzündeten. Wenn die Grenzboote zum Löschen kamen, bewarfen wir sie mit Steinen.

Aber es gab auch andere Situationen. In mancher Sommernacht saßen die Pärchen am Ufer, den Blick auf das schwarze Wasser und den hell erleuchteten Todesstreifen, die Hände streichelten den Partner. Wir haben nichts mehr um uns herum wahrgenommen, küssen, fühlen, ein unauffälliger Orgasmus, selten wurde man von Spaziergängern gestört. Diese schönen Erlebnisse waren das Kontrastprogramm zur Kälte der Grenzanlagen gegenüber.

Mitte der 1980er Jahren ging ich öfter mal nach Ost-Berlin rüber, weil ich dort Freunde gefunden hatte. Der Übergang auf der Oberbaumbrücke lag am nächsten und so lernte ich ihn auch von innen kennen. Damals stand gleich hinter der Brücke, quer über die gesamte Breite, das zweistöckige Grenzgebäude. Hier musste ich immer wieder mal zur Kontrolle in einen der kleinen Räume, in denen nur ein Tisch stand. Ausziehen, Kontrolle, selbst im Hintern, Kleidung und Gepäck wurden akribisch gefilzt. Manchmal kam noch ein Verhör dazu, wohin ich wollte, und warum. Es war nicht wirklich schlimm, aber immer sehr unangenehm und eines Tages wurde ich als “unerwünschte Person” zurückgewiesen. Bis zum Sommer 1989 war dann Schluss mit Hauptstadt der DDR.

Als kurz nach der Maueröffnung die Grenzanlagen an der Oberbaumbrücke abgebaut wurden, war das ein tolles Gefühl. Plötzlich stand ich mitten auf der Brücke und niemand konnte mir was. Die beiden Türme waren damals noch im Zustand von 1961, im Krieg beschädigt, die Dächer fehlten. Jemand hatte die Stahltür herausgerissen, so konnte ich mit einem Freund nach oben klettern. Wir genossen den Blick über die Spree, in den Sonnenuntergang. Ein anderes Mal nahmen wir Holz mit nach oben und entzündeten dort ein Feuer, es war wie eine riesige Fackel.

Schon bald nach der Wiedervereinigung sollte die Oberbaumbrücke auch für den Autoverkehr geöffnet werden. Vor allem von Kreuzberger Seite gab es dagegen heftige Proteste, weil absehbar war, dass der Verkehr stark zunehmen würde. Mehrere Male wurden Barrikaden gebaut und angezündet, es gab Blockaden und Demonstrationen, aber vergeblich. Die Brücke erhielt eine Komplettsanierung, sogar Straßenbahnschienen wurden eingebaut, und heute ist sie die einzige Autoverbindung zwischen Kreuzberg und Friedrichshain. Ruhe findet man hier nicht mehr, selbst die Straßenseite zu wechseln ist ein Risiko. An der Ufermauer aber spielen immer noch Kinder und abends sieht man hin und wieder Jugendliche, eng umschlungen, ohne ihre Umwelt wahrzunehmen. Die Oberbaumbrücke ist noch immer

eine schöne Kulisse für romantische Momente.

ANDI 80

Foto: Roehrensee, 1986. [Lizenz](#)



Anhalter Bahnhof

Es gibt in Berlin einige langgezogene Brachflächen, denen man ansieht, dass hier einmal ein sehr großes Bauwerk gestanden hat. Direkt am Potsdamer Platz ist solch eine Fläche, am Spreewaldplatz in Kreuzberg und an der Invalidenstraße sogar zwei. Hier standen einst große Fernbahnhöfe: Potsdamer, Lehrter, Stettiner und Görlitzer Bahnhof bringt man heute höchsten noch mit dem Nahverkehr in Verbindung.

Das gleiche gilt auch beim Anhalter Bahnhof. Nur noch der Rest einer Ruine erinnert daran, was hier einst stand – es ist das Portal des ehemaligen Eingangsbereichs. Dahinter eine leere Fläche auf der manchmal ein Zirkus sein Zelt aufbaut, ansonsten spielt man hier Fußball.

“Berlin – Anhalter Bahnhof”, das war mal ein Begriff. Nahe des Potsdamer Platzes war der Askanische Platz, an dem der Bahnhof stand, ein pulsierendes Stück Berlin. Auf der gegenüberliegenden Seite der Königgrätzer Straße (heute Stresemannstraße) stand das größte Hotel Europas, das Exelsior: 600 Zimmer, neun Restaurants, ein Bierkeller für 1.500 Gäste, zweihundert Tageszeitungen aus aller Welt. Selbstverständlich gab es einen eigenen unterirdischen Zugang zum Bahnhof. Daneben warteten aber noch fünf weitere Luxushotels in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofs, wie das Hotel Hollstein.

Der Anhalter Bahnhof des Architekten Franz Schwechten war wie alle Berliner Fernbahnhöfe eine Endstation. Bei der Planung wurden sie als Kopfbahnhöfe angelegt, die nahe der Stadtmauer stehen. Der Anhalter jedoch, aus dem die Züge Richtung Süden ankamen und losfuhren, war eine Besonderheit, hier hatte der Kaiser sogar eigene Räume. Zusammen mit seinem Reichskanzler Bismarck erschien Wilhelm I. denn auch zur Eröffnung am 15. Juni 1880. Dabei hatte Bismarck überhaupt kein gutes Verhältnis zur Eisenbahn, er meinte, sie wäre nur dem Verkehr im Wege. Doch die riesige Halle des “Berlin-Anhaltischen Eisenbahnhofs” mit 34 Metern Höhe und einer Spannweite von 62 Metern beeindruckte auch ihn.



Anhalter Bahnhof, das hieß eine direkte Verbindung nach Dresden, von wo aus es weiterging nach Wien, Rom und Athen, es waren sechs Bahnsteige in die weite Welt. Später ging es von hier aus sogar direkt bis nach Neapel. Und die Welt kam auch hier an. Neun Jahre nach der Eröffnung entstieg der italienische König Umberto seinem extra für diese Reise gebauten Luxuszug, der sieben Salonwagen hatte. Umberto wurde von Wilhelm II. persönlich erwartet. 1913 folgte der russische Zar Nikolaus, fünf Jahre später holten hier 20.000 Menschen Karl Liebknecht von Zug ab.

55 Jahre nach seiner Inbetriebnahme war jedoch das Ende des Bahnhofs beschlossene Sache: Adolf Hitlers Pläne für eine neue “Reichshauptstadt Germania” sahen an dieser Stelle eine Badeanstalt vor, die Bahnhöfe sollten aus der

Innenstadt verschwinden. Dass der Bahnhof dann zehn Jahre später tatsächlich zerstört wurde, war ebenfalls Hitlers Verdienst, wenn auch auf andere Weise. In den letzten Monaten des Zweiten Weltkrieges gab es schwere Schäden, vor allem die verheerenden Luftangriffe am 3. Februar 1945 vernichteten große Teile des Komplexes, alle dazu gehörenden Gebäude brannten aus oder wurden gesprengt. Die Menschen flüchteten in den unterirdische S-Bahnhof. Als die Rote Armee bereits in Berlin stand, wurde der Nord-Süd-Tunnel am Landwehrkanal mutmaßlich von der SS gesprengt. Gerüchten nach sollen dabei tausende Menschen im Tunnel ertrunken sein, Augenzeugen berichteten jedoch, dass das Wasser nur langsam stieg und fast alle fliehen konnten.

Etwa ein Jahr nach Kriegsende wurde der Anhalter Bahnhof wieder provisorisch in Betrieb genommen. Die Gebäude waren zerstört, das Dach verschwunden, die Bahnsteige notdürftig geflickt, aber die Schienen erneuert. Das langsame Sterben des Bahnhofs ging jedoch weiter. Durch die besondere Lage der nun geteilten Stadt mussten alle Züge die nach Berlin wollten durch die von den Sowjets besetzte Zone. Im Mai 1952 verlangte die DDR-Regierung, dass sämtliche Personenzüge nach Westberlin zuerst den Ostbahnhof anfahren müssten. Das war das Aus für den Anhalter Bahnhof. Der notdürftig geflickte Bahnhof war nun nutzlos geworden. Trotz massiver Proteste aus der Bevölkerung ließ der Senat das Gebäude 1960 sprengen, nur ein Teil des Portals blieb stehen. Ganz oben sieht man noch heute die Allegorien für den Tag und die Nacht, dazwischen Loch, in dem einst eine große elektrische Uhr hing - Symbole dafür, dass im Anhalter Bahnhof immer Betrieb war.



Kreative Stadtführung

Es kommt öfter vor, dass man als Taxifahrer gebeten wird, einige Sehenswürdigkeiten abzufahren, damit Touristen einen Eindruck von der Stadt bekommen. Manchmal übernimmt einer der Fahrgäste die Moderation, was aber böse in die Hose gehen kann, wenn er sein Wissen nur von Fotos und vom Hörensagen hat, und den Rest dazu dichtet. Dies war auch mein Eindruck, als ich ein paar Briten durch Mitte und Tiergarten fuhr.

Ich stand am frühen Abend am Lustgarten. Die vier Damen und Herren wollten noch schnell was von Berlin sehen, deshalb fuhr ich sie erstmal über die Museumsinsel. Am Wohnhaus von Angela Merkel ging es los: Der laute Engländer neben mir erklärte den anderen, dass Merkel zu DDR-Zeiten stellvertretende Familienministerin gewesen sei und damals dieses alte Haus bekommen habe. Die Vorbesitzer wurden deshalb angeblich verhaftet und aus der DDR ausgewiesen, damit das Haus frei würde. So, so, ich ahnte schon, wie es weitergeht. Und tatsächlich erfuhr ich, dass es damals Unter den Linden täglich eine Panzerparade gegeben hat, um die stete Wachbereitschaft der Armee zu demonstrieren. Daher also die Schlaglöcher.

Leider ging der Blödsinn genauso weiter. Beim Reichstag sagte der Brite, dass das Gebäude früher auf der Rückseite zugemauert war, weil die DDR-Grenztruppen immer in die Fenster geschossen hätten. Denn angeblich war der Reichstag bis 1989 Sitz des Bundeskanzlers, wenn er nach Berlin kam. Vorher - bis 1945 - war hier nach seinen Angaben die NS-Regierungszentrale.

Bis zu diesem Zeitpunkt überlegte ich noch, ob ich ihn korrigieren sollte, aber das verwarf ich gleich wieder. Es wäre einfach zu viel gewesen und ich wollte ihn auch nicht bloßstellen. Und was soll's auch, dann tagt der Bundestag heute eben in der ehemaligen Reichskanzlei.

Genauso ging es weiter, als wir am Haus der Kulturen der Welt vorbei fuhren. Darin ist heute angeblich der Sitz der Bundeskanzlerin. Kurz danach sahen wir das angebliche "Schloss Charlottenburg", in dem der Bundespräsident wohnt, um dann zur Siegestsäule zu kommen, die von Hitler persönlich entworfen wurde! An diesem Punkt wollte ich eigentlich bemerken, dass Nazi-Deutschland den Krieg doch verloren hat und was denn die Siegestsäule für einen

Sinn hätte. Aber mir war es mittlerweile auch egal.

Auf dem Weg zur Budapester Straße überquerten wir noch angeblich die Spree (Landwehrkanal), wo ich etwas langsamer fahren sollte. Ich lernte, dass hier genau in der Mitte die Grenze zwischen Ost- und West-Berlin verlief und deshalb die Grenzboote beider Seiten nebeneinander im Wasser lagen.

Da konnte man ja nur froh sein, dass die Mauer nicht auch noch mitten im Wasser stand...



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 Pferdebahnlinsen 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.



Der Gefangene

Ich hab's mein Lebtag nicht gelernt,
mich fremdem Zwang zu fügen.
Jetzt haben sie mich einkasernt,
von Heim und Weib und Werk entfernt.
Doch ob sie mich erschlügen:
Sich fügen heißt lügen!

Ich soll? Ich muss? - Doch will ich nicht
nach jener Herrn Vergnügen.
Ich tu nicht, was ein Fronvogt spricht.
Rebellen kennen bessre Pflicht,
als sich ins Joch zu fügen.
Sich lügen heißt lügen!

Der Staat, der mir die Freiheit nahm,
der folgt, mich zu betrügen,
mir in den Kerker ohne Scham.
Ich soll dem Paragraphenkram
mich noch in Fesseln fügen.
Sich fügen heißt lügen!

Stellt doch den Frevler an die Wand!
So kann's euch wohl genügen.

Denn eher dorre meine Hand,
eh ich in Sklavenunverstand
der Geißel mich sollt fügen.
Sich fügen heißt lügen!

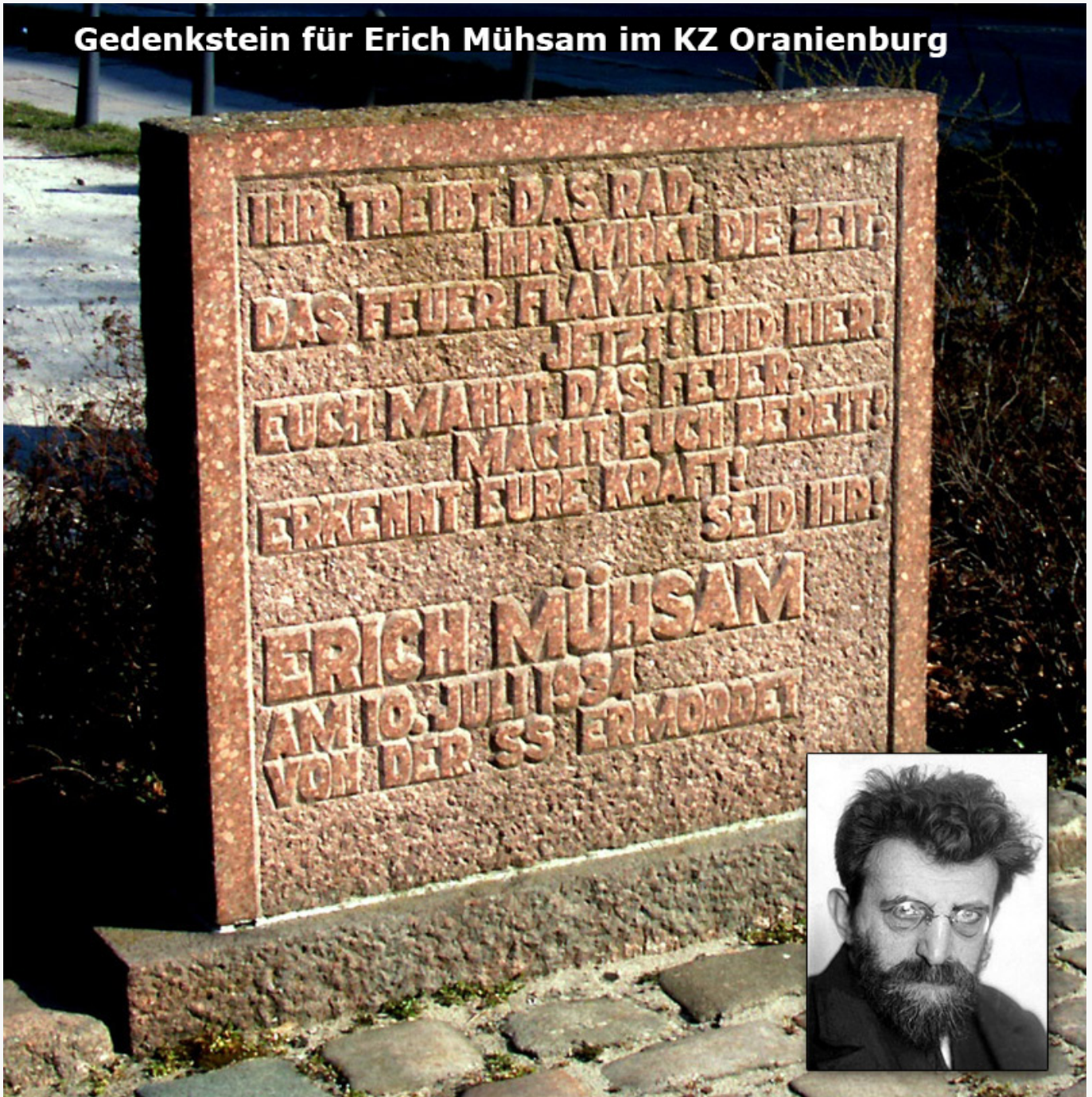
Doch bricht die Kette einst entzwei,
darf ich in vollen Zügen
die Sonne atmen - Tyrannei!
dann ruf ich's in das Volk: Sei frei!
Verlern es, dich zu fügen!
Sich fügen heißt lügen!

Erich Mühsam

August 1919

Erich Kurt Mühsam (6. April 1878 in Berlin - 10. Juli 1934 im KZ Oranienburg) war ein anarchistischer deutscher Schriftsteller, Publizist und Antimilitarist.

Gedenkstein für Erich Mühsam im KZ Oranienburg



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.



Vater wollte Sohn töten lassen, weil er der Familie Schande machte

Der Eigentümer und Chef einer Familienfirma mit Sitz in Berlin, die er unter schwierigsten Bedingungen groß gemacht hatte, hatte sich alle Mühe gegeben, seinen Sohn zu einem würdigen Nachfolger zu erziehen und gut zu verheiraten, natürlich mit einem Mädchen aus der Familie, mit der richtigen Religion. Aber der Sohn interessierte sich mehr für Männer als für Frauen und mehr für die neueste Musik als für die Arbeit in der Firma. Je strenger die Erziehung durch den Vater wurde, desto unglücklicher wurde der Sohn, bis er schließlich nicht einmal mehr die erfolgreiche Firma übernehmen wollte. Er wollte nur noch weg. Mit seinem Freund versuchte er, nach England zu reisen und sich dort Arbeit zu suchen.

Die Reisepläne flogen auf, und der wütende Vater wollte beide jungen Männer töten lassen, um die Ehre zu retten. Seine Mitarbeiter weigerten sich aber, dabei zu helfen. Der Freund jedoch wurde vor den Augen des Sohnes getötet. Später wurde der Sohn, der inzwischen nicht mehr aufmuckte, zwangsverheiratet mit einem passenden Mädchen, das er nicht liebte, und musste eine Filiale hundert Kilometer weiter weg leiten, um sich zu beweisen – und um nicht am Berliner Leben teilnehmen zu können.

Bis zum Tode seines Vaters musste dieser junge Mann sich ununterbrochen verstellen, allen gegenüber, und er hat nie mehr wirkliche Freunde gehabt. Dennoch übernahm er nach dem Tode seines Vaters die Firma und führte sie zu großem Erfolg. Er stellte viele Mitarbeiter aus anderen Ländern ein und respektierte, dass sie einen anderen Glauben hatten. Bei ihm durfte niemand wegen seiner Religion oder seiner Abstammung diskriminiert werden, obwohl er selbst seinen Glauben verloren hatte. Überall in Berlin und Potsdam setzte er moderne Bauten hin.

So wurde er einer der berühmtesten Deutschen. Er starb kinderlos. Die Firma ist inzwischen erloschen. In Neukölln steht übrigens ein Denkmal, dass dankbare ausländische Mitarbeiter trotz allem dem Vater setzten.

Wer war der Vater, wer der Sohn?

(Geschrieben von Hanno Wupper nach dem Hören eines *Radioberichts* über die Neuköllner Heroes.)

Großer Stern

Vergoldete Erektion

Türme eignen sich gut als Erkennungszeichen in Filmen, weil man sie leicht im Hintergrund ins Bild kriegt. Das gilt auch für die Siegestsäule auf dem Stern, der dem Stern im Klever Tiergarten nachempfunden ist. Und ohne sie wäre der Stern wenig überzeugend.

Der Stern von Moritz von Nassau in Kleve liegt auf einem Berg, und Moritz hatte in seinem Zentrum noch einen Hügel aufschütten lassen, damit man wirklich gut sehen kann. Und wenn man über die von diesem Punkt ausgehenden Wege schaute, sah man in fast jeder Richtung etwas Schönes. Leider ist dort nun alles ähnlich zugewachsen wie auf der Marienhöhe.

Der große Stern im Berliner Tiergarten ist flach. In einer Richtung erblickt man durch das Brandenburger Tor hindurch den Neubau, der einmal kein Schloss werden soll. In der entgegengesetzten Richtung verliert sich eine schnurgerade Straße nach zwölf Kilometern im Nichts. Bei allen anderen Wegen gab es damals auch nichts Spektakuläres, und das hat sich bis heute nicht geändert.

Da kam Hitler diese Säule gerade recht. Sie stand vor dem Reichstag und ähnelte der Säule auf dem Mehringplatz, dem ehemaligen Belle-Alliance-Platz. Die Säule dort heißt Friedenssäule, aber oben drauf steht die Siegesgöttin Viktoria, breitet die Flügel aus und schwenkt in der rechten Hand einen Siegerkranz. Die Säule, die damals vor dem Reichstag stand, heißt dagegen Siegestsäule, hat mit 1870/71 zu tun, ist größer, und oben drauf breitet eine Viktoria die Flügel aus und schwenkt einen Siegerkranz. Suchen Sie die Unterschiede!

Hitler, der sich später mit dem stummelförmigen Schwerbelastungskörper verewigte, fand diese Säule zu klein. Um Mussolini bei dessen Staatsbesuch zu imponieren, ließ er sie ins Zentrum des Großen Sterns umsetzen und erhöhen. Eine Art Staatserektion. Auch ließ er die Straßen dort erheblich verbreitern, damit man später die Love Parade schön feiern konnte. Nur an ein Abfallsystem für Getränkedosen hatte er nicht gedacht.

Damals gab es den Fernsehturm noch nicht, und diese Säule zwischen den beiden Zentren wäre eine Art Mittelpunkt gewesen. Sie hat auch dem Großen Stern einen landschaftsarchitektonischen Sinn gegeben: wenn man von außen, zum Beispiel von der Stadtbahn aus, zum Zentrum des Sterns schaut, sieht man sie. Es ist genau umgekehrt wie in Kleve.

Auch für Männer, die Sex mit Männern suchen, war die Siegestsäule seit Jahrzehnten der Mittelpunkt Berlins. Dennoch ist der große Stern verglichen mit einigen anderen weiter oben beschriebenen Orten relativ einseitig.

Aus: *Suche nach der Mitte von Berlin*

Fernsehturm

Die DDR bleibt

Als ich selbst lesen konnte, war eines meiner ersten Bücher ein Kinderbuch meiner Mutter: Hans und Kathrin entdecken Berlin. Damals war der Funkturm neu und wurde im ganzen Land bewundert, und Hans und Kathrin wollten unbedingt hin. Der Funkturm steht am Westkreuz und unter Denkmalschutz und sieht aus wie die obere

Hälfte des Eiffelturms. Wenn man ihn mal nicht länger nötig hat, kann man ihn einfach auseinanderschrauben und die denkmalgeschützten Teile irgendwo einlagern.

Ulbricht, der schon in Potsdam einen Wolkenkratzer gebaut hatte, wollte auch in Ost-Berlin ein zentrales Hochhaus haben. Die Post begann gleichzeitig auf den Müggelbergen einen Funkturm zu bauen, der aber in den Flugverkehr von und nach Schönefeld geragt hätte. Wenn die Post sich durchgesetzt hätte, hätte man vielleicht den neuen Flughafen BER ganz woanders hinbauen müssen. Auf den Müggelbergen steht nur ein Stummel dieses Projekts, eine Art Niedrigragkörper.

Nach langem Hin und Her entstand dann der Plan für einen zentralen Funkturm mitten in der Stadt, neben der Marienkirche, statt des Hochhauses. Ein Standortvorteil war, dass dort der Kiesboden so stabil war, dass das Fundament keine sechs Meter tief zu sein brauchte, ein Drittel des Fundaments des Schwerbelastungskörpers. Ein weiterer Standortvorteil war, dass der Turm in den Flugverkehr von und nach Tegel ragt. Tegel lag ja an der anderen Seite des Eisernen Vorhangs.

Es gab damals viel Kritik an Höhe und Aussehen des Turmes; aber eigentlich ist er doch ganz schön geworden und hat sich sowohl als Fernsehturm bewährt als auch als Wahrzeichen der Stadt. Außerdem macht er Reklame für die christliche Religion: bei Sonnenschein erscheint auf der Kugel ein großes Kreuz. Das liegt an der Reflexion der Fensterrahmen und war auch zu Ulbrichts Zeiten schon so. Auf Luftbildern sieht er aus wie eine riesige Stecknadel in der Landkarte: „Hier ist der Mittelpunkt.“ Wobei nicht ganz deutlich ist, ob diese Stecknadel sich selbst meint oder die Marienkirche.

Der Turm war der zweithöchste Fernsehturm der Welt, der höchste Europas und ist immer noch das höchste Gebäude Deutschlands. Als ich das letzte Mal in der Eingangshalle war, stand allerdings auf der Informationstafel: „zählt zu den 16 höchsten Türmen Europas.“ Vielleicht wird es Zeit für eine programmierbare Leuchtschrift.

Es lohnt sich, nicht nur die Aussichtsplattform zu besuchen, sondern vorher einen Tisch im Restaurant zu reservieren und sich Zeit zu nehmen. Während man isst, dreht sich unter einem die Metropole. Mir wurde gesagt, dass sie sich seit der Wende viel schneller dreht als vorher, weil den Gästen nach einer Umdrehung langweilig wird und sie die Plätze frei machen. Nehmen Sie sich dennoch Zeit!

Als ich in den Siebziger Jahren in Ost-Berlin war, hingen dort wie immer noch in ganz Berlin große Stadtpläne an den Haltestellen. Nur war da auf West-Berliner Gebiet kein einziges Gebäude und keine einzige Straße eingezeichnet, nur Bodenprofil, Wald und Wasser. Die Mark Brandenburg kurz nach der Eiszeit! Die Zivilisation hörte auf diesen Plänen genau an der Mauer auf. Jedoch konnte jeder Bürger der DDR sich vom Fernsehturm aus überzeugen, dass West-Berlin ziemlich vollgebaut und nachts daran erkennbar war, dass es bis zur Mauer überall anders leuchtete als das heimische Ost-Berlin mit seinem vom Mond aus erkennbaren gelben Natriumdampflicht. Weißlicher wegen der Gas-Glühstrümpfchen und der modernen Quecksilberdampflampen, aber hinzu kam etwas, das man vom Mond aus nicht gut unterscheiden konnte: Überall bunte Lichtreklame. Es kann also nicht sein, dass die Regierung der DDR die Existenz einer Zivilisation hinter der Mauer geheim halten wollte. Mir wurde nie klar, warum diese Stadtpläne so selektiv waren.

Wie dem auch sei, die DDR ist samt Palast der Republik weg; man hat so schnell wie möglich in Ost-Berlin auch überall bunte Lichtreklame angebracht – doch der Fernsehturm ragt immer noch in den Tegeler Flugverkehr und kommt in jedem Film vor, bei dem man erkennen soll, dass er in Berlin spielt. Man kann ihn ja auch weder auseinanderschrauben noch sprengen. Darum will man den Tegeler Flugverkehr gern abschaffen; aber dazu müsste man auf die Erlebnistouren „quer über das 960 Hektar große BER-Gelände“ verzichten. Oder den Flughafen Tempelhof wieder in Betrieb nehmen.

Aus: Suche nach der Mitte von Berlin

Schwerbelastungskörper

Germania bleibt

Auch nicht nötig war nach neueren Einsichten der Schwerbelastungskörper. Eine Zeitlang hat man darum seine Existenz nicht an die große Glocke gehängt; nun versucht man krampfhaft, ihn als Sehenswürdigkeit anzupreisen. Als Sehenswürdigkeit wofür?

Hitler wollte nach dem Endsieg Berlin zu Germania umbauen lassen. Speer machte die Entwürfe, und hier und da wurde etwas gebaut, das zum Gesamtplan passte.

Zum Glück nie gebaut wurden die Halle des Volkes, die Prachtstraße von Norden nach Süden und der geplante Südbahnhof. Die Halle des Volkes wäre so groß geworden, dass sich darin Wetter gebildet hätte, mit Wind und Nieselregen. Fragen Sie einen Meteorologen, wenn sie es nicht glauben! Es hätte gut sein können, dass der Führer im Nebel verschwunden wäre, wenn alle jubelten. Der Südbahnhof wäre so groß geworden, dass man die Wege beim Umsteigen kaum geschafft hätte. Abgesehen davon, dass das alles nicht funktioniert hätte, wäre ein großer Teil der Stadt für diesen Unsinn abgerissen worden.

Auch nicht gebaut wurde ein Triumphbogen, der endlich mal richtig groß sein sollte. Also richtig groß, viel größer als das mickrige Ding von Napoleon in Paris. Nun ist aber, wie schon Friedrich Wilhelm I. mit seiner ersten Garnisonkirche einsehen musste, der Brandenburger Boden entweder sandig oder sumpfig, und selbst wenn er oben sandig ist, kann es weiter unten problematische Grundwasseradern geben. Wenn man nicht aufpasst, versinkt so ein Triumphbogen im Untergrund oder fällt zuerst langsam, dann immer schneller um, was bei der Größe und Lage allerlei Kollateralschäden verursacht.

Wenn man keine Erfahrung hat, muss man Experimente machen. Zum Glück war Speer auch Minister und hatte genug Kriegsgefangene zur Verfügung. Also rechnete er aus, wie schwer ein Fuß des Triumphbogens auf den Boden drücken würde, und seine Kriegsgefangenen stellten einen Betonklotz mit dem entsprechenden Gewicht her. Er ist vierzehn Meter hoch wie ein Haus mit fünf Stockwerken, und sein Fundament reicht achtzehn Meter tief in den Boden. Umgefallen ist er bis heute nicht, was für den Boden spricht. Er ist massiv, weil er ja schwer sein soll.

Als es noch kein Internet gab, wollten wir ihn suchen. Ich wusste nur, dass er in der Nähe der General-Pape-Straße sein sollte. Erstaunlicherweise kannten ihn die Einwohner der Gegend aber nicht, auch nicht, als wir ihm schon recht nahe waren. „Sind sie Freunde der Zeit?“ fragte ein Lehrertyp nach einem Blick auf unsere Lederjacken und Stiefel. Auch Mütter, die ihren Kinderwagen täglich am Schwerbelastungskörper vorbeischieben, wussten nichts von einem riesigen fensterlosen Betonklotz.

Aber er steht noch. Daneben wurden Wohnhäuser gebaut, also ist Sprengung ausgeschlossen. Stücke herausbrechen kann man auch nicht, weil er rund ist. Wenn Sie es nicht glauben, versuchen Sie einmal, ein Stück aus einer ungeschälten Wassermelone zu beißen! Mit Pressluftschlämmern zerkleinern würde Monate, wenn nicht Jahre dauern und die Anwohner verrückt machen.

Nachdem es das Internet gab, erschienen nach und nach immer mehr Beschreibungen und Bilder, und wer sie betrachtete, wurde immer weniger für einen „Freund der Zeit“ gehalten.

Heute ist der Schwerbelastungskörper ein anschauliches Beispiel für das, was in Berlin immer wieder geschieht: Da gibt es geheimnisvolle Orte, wo gewisse Linien ihr trauriges Ende finden. Zunächst kennt fast niemand diese Orte; dann erscheinen WWW-Seiten und Bücher mit schönen Bildern; dann wird alles eingezäunt, damit sich ungeschickte Besucher nicht verletzen; dann gibt es inoffizielle Führungen, dann offizielle; zum Schluss entdeckt ein Investor oder ein Bezirk den Ort und baut etwas schwer Subventioniertes, das nachdenklich machen soll – oder der Ort verschwindet unter einem neuen Einkaufszentrum. Wie beim Tacheles, einer ehemals von Punkern und Künstlern bewohnten Ruine eines Kaufhauses. Wie beim Vergnügungspark am Plänterwald mit seinen ausgestopften Sauriern und verrosteten Achterbahnen. Wie auf dem Flughafen Tempelhof, dessen Landebahn-Beleuchtung ordentlich eingezäunt und beschriftet ist. Wie bei den teilweise gebauten, aber nie in Betrieb genommenen U-Bahn-Linien, deren hoffnungsvolle Bahnhöfe an der Schlossstraße in Steglitz und in Jungfernheide sichtbar vor sich hin warten.

Den Schwerbelastungskörper konnte man früher einfach besuchen und anschauen. Dann wurde er eingezäunt und, ja, wirklich, restauriert! Eine Schautafel faselte in krummen Sätzen etwas von „erlebbarer Geschichtserinnerung“ oder so. Oben drauf kam eine neue, glatte Betonschicht gegen Verwitterung. Ritzen wurden ordentlich zugeschmiert. Netze wurden angebracht, damit Besuchern keine abbrechenden Betonteile auf den Kopf fallen können. Wenn darauf Vögel sitzen, fällt einem etwas anderes auf den Kopf. Ein Teil des Sockels wurde freigelegt, und man kann in Messräume mit verrosteten Installationen schauen. Daneben gibt es einen kleinen, neu gebauten Seminarraum mit sechs oder acht Designerstühlen für Veranstaltungen und ein freistehendes Treppenhaus mit 87 Stufen, damit man von oben die neue Betonschicht bewundern kann. Damit sich der Eintritt lohnt, ließ man den Zaun zuwachsen. Man kann den Schwerbelastungskörper nun nur sehen, wenn man den Eingang findet. Da aber fast niemand kommt, braucht man nun keinen Eintritt mehr zu bezahlen, man muss nur wissen, wann der Eingang geöffnet ist. Ein Mann muss da dann immer sitzen und aufpassen, damit man auf der Treppe und in den freigelegten Messräumen keinen Unsinn macht. Die beiden Glastüren, durch die man hindurch muss, sind dem Durchzug nicht gewachsen, also hat der Mann auch noch eine Aufgabe als Schleusenwärter.

Das Ganze hat 913.750 Euro gekostet – sechs mal so viel wie geplant. Hoffentlich kann man die gesammelten Erfahrungen verwenden, wenn demnächst Schöneflug-Wunderland für immer eingemottet wird! Im Kleinen könnte man das System aus Zaun, Zugang und Aufsicht auch direkt auf die gefährliche Wiedervereinigungswippe beim Schloss übertragen.

Aus: Suche nach der Mitte von Berlin

Jungfernheide

Der Volkspark im Norden Charlottenburgs ist nach dem Tiergarten der zweitgrößte Park Berlins und der letzte Rest eines ehemaligen Wald- und Heidegebiets, das einst von Moabit bis nach Tegel reichte. In Moabit erinnert der Name Waldstraße noch immer daran. Und selbst der S-Bahnhof Jungfernheide ist mittlerweile etwa einen Kilometer vom eigentlichen Park entfernt.

Ihren Namen hat die Jungfernheide vom Spandauer Nonnenkloster, das im 13. Jahrhundert gegründet wurde. Bis etwa 1800 diente sie als königliches Jagdrevier, danach wurde sie als Schieß- und Exerzierplatz genutzt. Die Stadt Charlottenburg kaufte 1904 einen Teil des Gebietes und wollte es zu einem Park umbauen, was sich aber immer weiter verzögerte. Nachdem Charlottenburg 1920 nach Berlin eingemeindet wurde, wurde schrittweise bis 1926 der Jungfernheidepark nach Plänen des Charlottenburger Gartendirektors Erwin Barth angelegt. Barth legte Wert darauf, das ein Großteil des Baumbestands erhalten blieb, so wurde der Park also in den Wald hineingebaut. Nur im mittleren Teil schlug man eine große Schneise, hier entstanden u.a. große Spiel- und Liegewiesen, Spielplätze und ein künstlicher See mit einer 3 Hektar großen Insel, die über zwei Brücken erreichbar ist. Am östlichen Ende markiert der 28 Meter hohe Wasserturm einen Höhepunkt der Jungfernheide.

Heute erreicht man den Park sehr gut von U-Bhf. Halemweg auf der U7. Man taucht sofort in den Wald ein und als erstes fallen einem die Schilder auf, die vor dem Verlassen der Wege warnen. Der alte Baumbestand ist zu einer Gefahr für die Spaziergänger geworden.

Wir wählen einen Rundgang in Uhrzeigerrichtung. Auf einem Hauptweg erreichen wir einen kleinen Platz, von dem man den „Kulturbiergarten“ betreten kann. Kultur gibt es manchmal, Bier immer. Etwas abgeschieden kann man hier seinen Spaziergang unterbrechen, aber wir haben ja gerade erst angefangen. Das dazugehörige Freilufttheater ist geschlossen, aber hier hängt ein aktuelles Programm aus. 2000 Besucher fasst es. Ob auch mal so viele kommen?

Auf dem Weg weiter Richtung Westen liegen ein Bauspielplatz sowie eine Hundeauslauf-Anlage. Beide sind fest verschlossen und anscheinend nicht mehr in Betrieb. Oder nur innerhalb der Woche? Jedenfalls scheinen beide

Anlagen sehr überholungsbedürftig zu sein.

Dann sehen wir schon das Wasser des Jungfernheidesees. Am östlichen Ufer ein Strand, bei dem warmen Wetter liegen ein paar Einzelne, Pärchen und Familien am Wasser, aber nur wenige baden auch. Bald erreicht man die Brücke, die zur Insel führt. Sie muss nur ca. zehn Meter Wasser überwinden, es sind hier alles keine großen Distanzen. Am Wasser entlang kommt man an zwei kleineren Häuschen vorbei, Pavillons, die den Spaziergängern zur Pause errichtet wurde.

Auch am westlichen Ende des Sees baden Leute, mehr als gegenüber. Jedoch ist dies hier ein offizielles Freibad, abgezäunt, sauber und es bietet einige Annehmlichkeiten wie Imbiss und Lokal, Toiletten und Umkleidekabinen. Der Nichtschwimmerbereich ist deutlich mit einer rot-weißen Kette abgezäunt, es sind vor allem Familien mit Kindern hier. Das kleine Strandbad, ein Familienbetrieb, ist auch bei heißem Wetter nicht überfüllt.

Hinter dem Bad geht es nördlich des Sees wieder zurück. Nur wenige Meter in einen Weg, durch eine kleine Gittertür – und man steht auf einem großen Sportgelände, mit mehreren Fußballplätzen, Vereinshaus, Gaststätte und mobilem Imbiss. Heute am Sonntag ist hier eine Menge los. Man kann sich mit einem Getränk in den Schatten setzen und den Sportlern beim Rennen zusehen.

Oder man setzt seinen Weg weiter fort, am See entlang erreicht man wieder die erste Badestelle. Hier beginnt auch die große Liegewiese, die mehrere hundert Meter weiter durch den Wasserturm abgeschlossen wird. Es ist hier tatsächlich eine Wiese, kein kurz geschnittener Rasen, die man sich allerdings mit zahlreichen Maulwürfen teilen muss. Der Wasserturm ist ein expressionistischer Klinkerbau von 1927. Mittlerweile gibt es in seinem Sockelbereich sogar wieder eine Gaststätte.

Im östlichen Teil des Parks hat man nochmal die Möglichkeit, durch Waldgebiet zu wandern. Hier gibt es auch Wildschweine, die in einem Gehege leben. Sie machen sich durch ihren strengen Geruch bemerkbar. Noch vor einigen Jahrzehnten reichte die Jungfernheide weiter Richtung Osten. Doch mit dem Bau der Stadtautobahn (Kurt-Schumacher-Damm) und des Flughafenzubringers gingen größere Teile verloren. Unter anderem der Platz, an dem sich 1856 der damalige Berliner Polizeipräsident Ludwig von Hinckeldey mit Hans-Wilhelm vom Rochow-Plessow **ein Duell lieferte** – und erschossen wurde. An dieser Stelle war daraufhin ein Kreuz errichtet worden, das aber mit dem Bau der Stadtautobahn versetzt werden musste und nun am Parkeingang an der Ecke Kurt-Schumacher-/Heckerdamm steht.

Wir gehen nun zurück zum Ausgangspunkt. Die vier Kilometer Rundweg sind schön zu laufen, wenn auch manchmal etwas frustrierend. Denn am Ende heißt es wieder: Das Verlassen der Wege ist verboten. Wegen Baum-Einsturzgefahr.

Foto: Kvikk CC-BY-SA 4.0



Europa-Center

Hier ballte sich das ehemals neue Berlin

Im Ernst: Liegt die Mitte Berlins vielleicht gar nicht in Berlin Mitte, sondern irgendwo im Westen? Dort war ja auch vor Krieg und Mauerbau schon ein zweites Zentrum, und zwar ein ganz anderes. Heute nennt man es „City West“. Statt Schloss, „Zoo von Wilhelm zwei“, Gruft und Museen gab es hier damals schon das Kaufhaus des Westens, einen echten Zoologischen Garten und alle paar Meter einen U-Bahn-Knotenpunkt. Hier beginnt nicht Unter den Linden, sondern der Kurfürstendamm, die weltberühmte Einkaufsstraße. Die Querstraßen zogen seit jeher Künstler,

Schriftsteller und andere Querdenker an. Zum Beispiel hat Christopher Isherwood hier eine Zeitlang gelebt. Sein Roman *Goodbye to Berlin* ist heute noch lesenswert.

Damit es wenigstens ein bisschen monarchistisch wurde, regte Kaiser Wilhelm II. den Bau einer Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche an. Seit die weitgehend zerstört und ganz anders wieder aufgebaut wurde, ist sie eine Sehenswürdigkeit geworden. Hier muss alles modern sein und war es immer schon.

Am Bahnhof Zoo, bekannt durch den Roman *Wir Kinder vom Bahnhof Zoo*, kreuzen sich die S-Bahn und zwei U-Bahn-Linien. Zu Fuß ist man dann schnell bei dieser Gedächtniskirche und dem in den 1960er Jahren in ganz Deutschland bewunderten Europa-Center. Einige Schritte weiter gibt es auf dem Wittenbergplatz, neben dem KaDeWe, einen besonders schönen U-Bahnhof, wo sich gleich drei unterirdische Linien treffen. Südlich vom Bahnhofsgebäude erhält man die besten Pommes Frites von ganz Berlin, immer handgeschnitten aus frischen Kartoffeln der Jahreszeit.

Die U-Bahn-Linie nach Pankow taucht kurz dahinter aus dem Untergrund auf und wird zur Hochbahn. Am Nollendorfplatz treffen sich dann vier U-Bahn-Linien auf drei Stockwerken. In unmittelbarer Nähe schließen nach und nach zahllose Kneipen und Restaurants für Männer, die Männer lieben, weil sie nicht mehr nötig sind.

Danach drängt auch die U-Bahn-Linie nach Kreuzberg ans Licht: Sie fährt mitten durch ein fünfstöckiges Wohnhaus und kommt dort aus dem zweiten Stock zum Vorschein, um ihren Weg über der ehemaligen Akzisemauer als Hochbahn fortzusetzen. Die Bewohner schämen sich dessen anscheinend, denn sie haben ihr Haus bei Google Street View als einziges der ganzen Dennewitzstraße verpixeln lassen.

Zu Zeiten der Mauer war die Gedächtniskirche mit Europa-Center und Kurfürstendamm so ungefähr das Einzige, was Menschen aus Westeuropa von Berlin kannten. So modern und blau, diese Kirche, solcher Luxus in diesen Geschäften! Und all die schicken Leute, die man hier sehen konnte! Und zwei Uhren, so modern, dass man sie gar nicht ablesen konnte! Und drinnen im Europa-Center ein Terrassenkaffee, in dem man sich fühlte, als säße man draußen! Und in der Lebensmittelabteilung des KaDeWe kann man Austern essen!

Nur: wenn man all das ein-, zweimal gesehen hat, behält allein die Pommes-Frites-Bude am Wittenbergplatz ihren Reiz. Ich esse da gern eine Portion, wenn ich ohnehin zum Umsteigen hier bin. Austern kann man viel besser bei Rogacki in der Wilmersdorfer Straße essen, und all die Geschäfte strahlen tödliche Langeweile aus. Na ja, die Wasseruhr im Europa-Center ist technisch wirklich interessant, und man kann sie gut Frau und Kindern erklären. Manchmal muss man dem Volk aufs Maul schauen. Dazu muss ich aber ausholen und kurz vom Reichstagsgebäude schreiben, das einige Kilometer weiter weg liegt.

Christo hatte jahrzehntelang den Plan nicht aufgegeben, einmal den Reichstag zu verhüllen. Nach der Wende war es dann endlich so weit, aber der Widerstand vor allem aus konservativen Kreisen war groß. Manche Reden von Politikern der CDU und CSU erinnerten an Reden über „entartete Kunst“ aus vergangenen Zeiten. Weil das betroffene Gebäude Sitz des Deutschen Bundestags war, musste der darüber entscheiden, ob es dieses Kunstprojekt geben dürfe oder nicht. Die Debatte vor der endgültigen Abstimmung werde ich nie vergessen. Gesundes Volksempfinden gepaart mit Dummheit, Unwissen und Angst. „Würde des Hauses“ und so weiter. Ich war damals froh, nicht mehr in diesem Land leben zu müssen.

Aber eine Mehrheit war für Christos Plan, und als man das Resultat sah, gaben auch die hartnäckigsten Konservativen zu, dass sie sich geirrt hatten. Der silbern verhüllte Reichstag gehörte zum Schönsten, was man überhaupt jemals in Berlin gesehen hatte. Christo wurde auf Knien gebeten, das Projekt länger laufen zu lassen. Aber es war für genau vierzehn Tage geplant, und er ließ sich nicht erweichen.

Damals gab es in O-Ton-Interviews im Rundfunk nur eine einzige Gegenstimme. Ich erinnere mich genau. Der damalige Bundes-Kohl sagte mit seinem Akzent: „Isch sehe mir das nischt an. Isch brauche sowas nischt.“ Und dann verkündete sein Sprecher, dass der Bundeskanzler lieber die Zeit nutzt, um im Europa-Center eine Tasse Kaffee zu trinken.

Der Kanzler, der den Regierungssitz nach Berlin verlegt hatte! Dass er den Anblick eines Kunstwerkes nicht ertragen wollte, ist mir egal. Aber diesem Mann fiel zu ganz Berlin nichts anderes ein, als dass er im Europa-Center eine Tasse Kaffee trinken könnte. Für ihn war das also der Mittelpunkt Berlins, ja, der einzige Punkt, den er außer dem Brandenburger Tor überhaupt kannte. Für meine Eltern übrigens auch.

Nicht mit mir! Wenn ich Austern essen will, finden Sie mich bei Rogacki, wo es danach auch noch eine sehr

schmackhafte und reichhaltige Fischsuppe gibt. Wenn ich beim Essen an Berlin denken will, finden Sie mich im Marjellchen. Wenn ich tatsächlich mal in solchen Läden einkaufen will, wie es sie um die Gedächtniskirche gibt, fahre ich in die Schloßstraße in Steglitz. Auch dort gibt es S- und U-Bahnhöfe, auch dort teilweise mehrstöckig, sodass man schnell weg kann, und alle Ladenketten sind vertreten. Wenn ich Wilhelm den Großen bewundern will, schaue ich mir das Tempelchen bei der Porta Westfalica an; aber ich will ihn eigentlich nicht so oft bewundern. Es reicht mir schon, dass er immer daneben liegt, wenn ich Luise in ihrem Mausoleum aufsuche. Und eine Tasse Kaffee kann man nun wirklich an hunderten Orten in Berlin besser trinken als im Europa-Center.

Aus: Suche nach der Mitte von Berlin

Humboldt-Forum

AbraKadabra

Der Bundestag hingegen zweifelte nicht. Auf der Seite des Fördervereins Berliner Schloss e.V. lesen wir buchstäblich:

Das Humboldt-Forum – Die Mitte Berlins wurde neu definiert

Der Deutsche Bundestag beschloss am 4. Juli 2002 ein wegweisendes, neues Konzept für die inhaltliche Gestaltung der Mitte Berlins. Dieses sieht ein gemeinsames Nutzungskonzept von Museumsinsel und Schloss vor, die einander so in großer Vollkommenheit ergänzen werden.

Folgerichtig beschloss die Bundesregierung im April 2007, den Wiederaufbau des Berliner Schlosses als Kulturzentrum unter dem Namen "Humboldt-Forum" bis 2014 zu verwirklichen. Namensgeber sind Wilhelm und Alexander von Humboldt, die die geistige Blüte Preußens am Anfang des 19. Jh. maßgeblich beeinflussten, Wilhelm v. H. als Gründer der Universität Berlin und Schöpfer der klassischen Schulbildung in Preußen und Alexander v. H. als Erforscher der außereuropäischen Welten in Amerika und Asien. Der Architektenwettbewerb fand im Jahr 2008 statt und wurde am 28. November d.J. entschieden.

Museen der außereuropäischen Kunst

Am authentischen Ort, gegenüber dem bisherigen Erfolgsstandort Museumsinsel, der Wilhelm von Humboldt gewidmet wird, mit seinem europäischen Sammlungsspektrum von den frühesten Hochkulturen Vorderasiens und Ägyptens bis zu den einzigartigen Sammlungen mit den Werken des 19. Jahrhunderts in der alten Nationalgalerie, soll mit Schloss und Museumsinsel unter dem Namen "Humboldt-Forum" die alte Idee der Aufklärung aus dem frühen 19. Jahrhundert wiederaufgenommen werden, im Zentrum Berlins eine "Freistätte von Kunst, Wissenschaft und Kommunikation" entstehen. Diese wird Alexander von Humboldt gewidmet.

Im Mittelpunkt dieses Konzepts steht die Verwandlung des Schloss- und Museumsinsel-Areals in einen Weltort der europäischen und außereuropäischen Künste und Kulturen sowie der Wissenschaften. Ein großes, international angebotenes, hochkarätiges Veranstaltungs- und Konferenzzentrum dient der Kommunikation dieses Vorhabens und steht allen wichtigen Entscheidern, vor allem aber auch der Bevölkerung für die Befriedigung ihres Informationsbedarfs zur Verfügung.

Und so weiter und so weiter. Die Absicht, dass „die alte Idee der Aufklärung aus dem frühen 19. Jahrhundert wiederaufgenommen werden“ soll, stimmt hoffnungsvoll. Was mit der noch älteren Idee der Aufklärung im 18. Jahrhundert geschehen soll, bleibt unklar; aber irgendwo muss man ja anfangen. Rechtschreibung und Wahl der Substantive und Adjektive weisen jedenfalls in die Zukunft der Aufklärung im 21. Jahrhundert. Dann aber taucht ein Adjektiv auf, das wir eher dem finsternen Mittelalter zugeordnet hätten:

Die magische Formel dafür lautet: „Die Welt in der Mitte Berlins“.

Wenn dieser Stein der Weisen einmal vollendet ist, können Sie den Rest dieses Buches entsorgen, weil Sie auf der Suche nach der Mitte von Berlin die ganze Welt finden und in eine Endlosschleife geraten: Weiter auf Seite 15! Wobei die Frage aufkommt, ob der Mond wohl im Humboldt-Forum zur Welt zählen wird.

Das Buch, das Sie offenbar doch noch in Ihren Händen halten, dient der gemeinsamen Suche nach der Wahrheit. Man könnte Ähnliches vom sogenannten Konferenzzentrum in diesem Neubau erwarten. Aber das steht nicht geschrieben. Das hochkarätige, international angebotene Ding soll der Kommunikation eines Vorhabens in einer Richtung dienen: Wichtige Entscheider, vor allem aber auch Sie, lieber Leser aus der Bevölkerung, können dort zur Befriedigung Ihres Informationsbedarfs vernehmen, dass ein Areal in einen Weltort verwandelt werden soll. Zwischen den Zeilen lesen wir aber, dass es abgesehen von wichtigen Entscheidern und der Bevölkerung offenbar auch noch unwichtige Entscheider gibt. Treffen Sie und ich uns in der Gruppe der letzteren?

Aus: Suche nach der Mitte von Berlin

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!



Heiligsprechung eines Antisemiten

Langsam kann ich es nicht mehr hören: Martin Luther, hier Martin Luther dort. Im Fernsehen, auf Plakaten, in Veranstaltungen, überall wird der Reformator verehrt, der vor 500 Jahren dem Christentum eine weitere Spielart hinzugefügt hat. Dass er damals mit seinen Mitteln aber auch übelste antisemitische Propaganda verbreitet hat, wird meist abgetan mit der Begründung, das wäre in dieser Zeit so üblich gewesen. Nicht nur in seinem letzten Buch

“Von den Juden und ihren Lügen”, auch noch wenige Tage vor seinem Tod 1546 predigte er in Eisleben übelste Hetze gegen jüdische Gläubige.

1543 schrieb er, man solle Synagogen sowie jüdische Häuser und Schulen “mit Feuer anstecken und was nicht verbrennen will, mit Erden beschütten, dass kein Mensch ein Stein oder Schlacke davon sehe ewiglich”. Kein Wunder, dass Adolf Hitler diese blutrünstigen Vernichtungsphantasien Luthers für seine Propaganda ausnutzte und sogar ein Luther-Bild bei sich hängen hatte, obwohl er selbst eher kein Christ war.

Trotz der eindeutigen und zahlreichen antisemitischen Ausfälle Luthers behauptet die Evangelische Kirche Deutschland auf dem offiziellen Internetportal zum Luther-Jahr, dass er kein Antisemit gewesen sei. Dort stand auch: “Zudem hatte es in Böhmen jüdische Missionsversuche unter Christen gegeben, die dazu führten, dass Christen sich beschneiden ließen und den Sabbat feierten. [Das lasse Luthers Äußerungen] ... verständlicher erscheinen.” Dieses Äußerung wurde mittlerweile von der Website entfernt, ist sie doch zu sehr entlarvend.

Dass sich heute viele evangelische Kirchengemeinden von Martin Luthers Antisemitismus distanzieren, stattdessen aber seine “Leistungen” hervorheben, ist doppelmoralisch. So könnte man auch Hitler loben, aufgrund seiner Leistungen in der Arbeitsbeschaffung und dem Autobahnbau – solange man sich nur vom Krieg und dem Holocaust distanziert.

Sicher hätte dem “Führer” auch Martin Luthers Erklärungen zu den Bauernkriegen gefallen. Vor allem badische, thüringer und schweizer Bauern hatten sich aufgelehnt gegen die Herrscher, forderten die Abschaffung der Leibeigenschaft und der Zwangsarbeit sowie der fürstlichen Justiz, die der Bauernschaft keinerlei Rechte zugestand. Luther jedoch verdammt diese Aufstände als Werk des Teufels und forderte alle Fürsten dazu auf, die Bauern “mit aller notwendigen Gewalt niederzuschlagen”. Das taten sie dann auch. Zwischen 75.000 und 130.000 Bauern wurden niedergemetzelt. Bis heute heißt einer der letzten Schauplätze der Bauernkriege Blutrinne. Es dauerte noch über 300 Jahre, bis der Feudalismus abgeschafft wurde, den Martin Luther mit seiner Forderung nach den Massakern so vehement verteidigt hatte.

Auch behinderte Kinder beschrieb Luther ausnahmslos als Teufelsgeschöpfe. Den Sohn eines Fürsten beschrieb er als “Fleischmasse”, das keine Seele besitze und das man im Fluss ertränken sollte. Kein Wunder, dass sich auch die Nazis bei ihren massenweisen Ermordungen Behinderter auf Luther beriefen. Ihre Euthanasie forderte 200.000 Opfer.

Wie es die evangelische Kirche schafft, trotzdem solch einen Hype um Martin Luther zu veranstalten, ist bemerkenswert und erschreckend. Dass dafür aber auch noch zig Millionen an öffentlichen Geldern für Veranstaltungen verpulvert werden, ist ein Skandal. Die Forschungsgruppe Weltanschauungen in Deutschland schätzt, dass die Feierlichkeiten etwa eine viertel Milliarde Euro kosten.

Neben der allgemeinen Verharmlosung innerhalb der Kirche gibt es aber auch andere Stimmen. So **distanziert sich der Studierendenrat** der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg von dem Kult um den Menschenfeind Luther: “Nicht unser Held, nicht unsere Reformation”. Sie kritisieren, dass es bei den Feierlichkeiten nicht in erster Linie um die Reformation geht, die Luther angestoßen hat, sondern immer erst um seine Person. Auf allen Bannern, Büchern, Plakate, Kugelschreibern, sogar als Playmobil-Figur – überall Martin Luther.

Es ist unverständlich, wieso ganz Deutschland mit dem Antlitz des Antisemiten Luther belästigt wird. Die Arroganz der evangelischen Kirche, ihre Ignoranz gegenüber den menschenfeindlichen Äußerungen ihres großen Helden, ist leider eine Fortsetzung ihrer Politik während der Nazizeit.

Glaube ist das Eine. Er ist privat und sollte auch privat bleiben. Aber dann auch noch mit einer solchen Person Werbung zu betreiben, ist nur noch ätzend!

Plage, Pestilenz und alles Unglück gewesen sind und noch sind. Summa, wir haben rechte Teufel an ihnen. Wenn ich könnte, wo würde ich ihn [den Juden] niederstrecken und in meinem Zorn mit dem Schwert durchbohren. Jawohl, sie halten uns [Christen] in unserem eigenen Land gefangen, sie lassen uns arbeiten in Nasenschweiß, Geld und Gut gewinnen, sitzen sie dieweil hinter dem Ofen, faulenzten, pompfen und braten Birnen, fressen, sauffen, leben sanft und wohl von unserm erarbeiteten Gut, haben uns und unsere Güter gefangen durch ihren verfluchten Wucher, spotten dazu und speien uns an, das wir arbeiten und sie faule Juncker lassen sein ... sind also unsere Herren, wir ihre Knechte.

[...]

Erstlich, das man jre Synagoga oder Schule mit feur anstecke und, was nicht verbrennen will, mit erden überheufe und beschütte, das kein Mensch ein stein oder schlacke davon sehe ewiglich Und solches sol man thun, unserm Herrn und der Christenheit zu ehren damit Gott sehe, das wir Christen seien.

Zum anderen, das man auch jre Heuser des gleichen zerbreche und zerstöre, Denn sie treiben eben dasselbige drinnen, das sie in jren Schülen treiben Dafur mag man sie etwa unter ein Dach oder Stall thun, wie die Zigeuner, auff das sie wissen, sie seien nicht Herren in unserem Lande.

Zum dritten, das man jnen nehme all jre Betbüchlein und Thalmudisten, darin solche Abgötterey, lügen, fluch und lesterung geleret wird.

Zum vierten, das man jren Rabinen bey leib und leben verbiete, hinfurt zu leren.

Martin Luther



Der Meistersaal in Kreuzberg

Unauffällig gliedert sich das 100 Jahre alte Gebäude mit der durch Säulen verzierten Fassade in die Häuserfront der Köthener Straße, nicht weit entfernt vom Potsdamer Platz. Und doch ist dieser Ort voll mit Geschichte, Musikgeschichte vor allem. Als ich das Gebäude zum ersten Mal wahrnahm, war ich noch ein kleiner Junge. Es stand allein und halb zerstört in der Straße, auf der anderen Straßenseite war die Mauer. Durch einen Gebietsaustausch zwischen Ost- und West-Berlin wurde sie im Jahr 1972 abgerissen, das dahinterliegende Gelände zwischen Stresemannstraße und Landwehrkanal wurde vom Bezirk Mitte (Ost) dem Bezirk Tiergarten (West) zugeschlagen. Das Haus Köthener Str. 38 stand aber noch auf der Kreuzberger Seite.

Begonnen hat seine Geschichte vor etwas mehr als hundert Jahren. Die Innung des Bauhandwerks errichtete es 1913 als Verbandshaus. Es diente als Bürohaus, sein Herzstück jedoch war der 265 Quadratmeter große Saal. Hier fanden Veranstaltungen statt, hier wurden den Handwerksgesellen nach bestandener Prüfung die Meisterbriefe überreicht.

Anfang der 1920er Jahre zogen mehrere künstlerische Einrichtungen in das Gebäude ein, Verlage, eine Galerie. Im Meistersaal fanden Lesungen statt, Theater- und Musikaufführungen. Während der Nazizeit wurde es verstärkt für Konzerte genutzt, die Reichsmusikkammer übernahm die Kontrolle über den Saal. Ein Luftangriff im November 1943 zerstörte den gesamten hinteren Teil des Gebäudes, abgesehen von den kaputten Scheiben blieb der Meistersaal jedoch intakt. Die oberen Stockwerke waren jedoch ebenfalls ausgebombt und blieben die folgenden 30 Jahre zugemauert und ungenutzt.

Auch nach dem Krieg diente der Saal vor allem zur Aufführung von Konzerten und Theaterstücken. Zwischen 1948 und 1961 wurde der Meistersaal als Ballhaus City bzw. Ballhaus Sisi genutzt. Doch mit dem Mauerbau brach das Publikum weg, statt mitten in der Stadt befand sich das Gebäude plötzlich ganz am Rande.

Noch im Jahr 1961 griff die Schallplattenfirma Ariola zu und baute den Meistersaal zu einem Aufnahmestudio um. Opern- und Operettensänger (René Kollo, Rudolf Schock, Ivan Rebroff), aber auch Schlagerstars wie Zarah Leander oder Peter Alexander nahmen hier Schallplatten auf.

15 Jahre später begann eine komplette Renovierung des Gebäudes. Der Meisel Musikverlag aus Wilmersdorf hatte 1976 den gesamten Komplex gekauft und auch die oberen Stockwerke wieder hergerichtet. Überall entstanden Tonstudios, die kurz zuvor gegründete Marke Hansa war eben auf dem Weg, für ihre qualitativ hochwertigen Aufnahmen international bekannt zu werden. Das auch deshalb, weil die Studios immer auf dem neusten technischen Stand gehalten wurden. Schon früh arbeitete man hier z.B. mit Computern.

Viele bekannte Künstler wie David Bowie, Depeche Mode, U2, Richard Clayderman oder Jon Bon Jovi reisten an, um im Meistersaal ihre Schallplatten einzuspielen. Und auch ein Großteil der westdeutschen Musikszene nutzte die Hansa-Studios, Rock, Pop, Schlager, Liedermacher, viele große Namen waren vertreten, wie Lindenberg, Jürgens, Nena, Tote Hosen, Rosenberg, Maffay und, und, und...

David Bowie hatte drei seiner wichtigsten Alben größtenteils im Meistersaal produziert. Und wie so einige



In3s - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0 andere schummelte er ein bisschen. Zu seinem Song "Heroes" wurde er angeblich durch die Mauer auf der gegenüber liegende Straßenseite inspiriert. Tatsächlich aber war diese bereits vier Jahre zuvor abgerissen worden. Aber egal, die Geschichte ist trotzdem schön.

Ab dem Frühjahr 1989 entstand auf dem Brachgelände an der Köthener Straße der sogenannte Polenmarkt, das Tempodrom baute seine Zelte auf und mit dem Mauerfall kamen die vielen Autos. Der einst ruhige Meistersaal war nun nicht mehr als Aufnahmestudio zu gebrauchen. Stattdessen sollte er wieder zu einem Veranstaltungsort umgebaut werden.

1994 war dieser Umbau fast beendet, als alte Fotografien des Saals auftauchten. Daraufhin begann der Umbau erneut. Doch dem Saal war nicht viel Glück beschieden. Mehrmals wechselten die Eigentümer und auch die Konzepte. Derzeit wird der Meistersaal als Veranstaltungsort für verschiedene Events genutzt. Und auch hin und wieder für Musikaufnahmen.



Der alte Kreuzberger

Ein Vorteil des Taxifahrens ist, dass man viele unterschiedliche Menschen trifft, darunter manchmal sehr interessante. So war es auch in der vergangenen Woche. Der beleibte Mann war schon älteren Datums, 70 Jahre alt.

Er stieg mir vor einem Charlottenburger Theater ins Auto und wollte zum Oranienplatz. Wir kamen schnell ins Gespräch. Immerhin habe ich die ersten 30 Jahre meines Lebens auch in Kreuzberg verbracht, auch danach immer wieder mal für einige Wochen oder Monate. Und der Oranienplatz gehörte lange Zeit dazu. Mehrere besetzte Häuser, in denen ich Anfang der 1980er Jahre gewohnt habe, standen in unmittelbarer Umgebung.

Der alte Kreuzberger erzählte, dass er bereits seit 60 Jahren im gleichen Haus lebt. 1890 hatte sein Großvater gleich nebenan das alte Café an der Ecke zur Naunynstraße übernommen und es „Kuchen Kaiser“ genannt. Nicht, weil er selbst etwa Kaiser hieß, aber mit seinem Namen Fluss hätte er dort höchstens ein Fischgeschäft eröffnen können. Ende der 1950er Jahre musste das Café schließen, statt Kuchen wurden dort fortan Küchen verkauft. Seit 1998 ist in den Räumen ein Restaurant, das den Namen übernommen hat.

Der Mann erzählt vom ehemaligen Kaufhaus C&A an der Ecke zur östlichen Oranienstraße, das derzeit zu einem 4-Sterne-Hotel ausgebaut wird. Wir sprachen über die Hausbesetzerbewegung und was sie bewegt hat. Über die Architektur, darüber dass der nahe Moritzplatz vom Kreisverkehr zur Kreuzung umgebaut werden soll und auch, dass der Oranienplatz die gleiche Struktur hat wie der Savignyplatz (weil er auch vom selben Stadtplaner entworfen wurde). Der Oranienplatz war mal Teil eines Kanals und auch durch den Savignyplatz sollte einst einer gebaut werden.

Er erzählte vom Pfarrer der St. Thomas-Kirche, vom Rauchhaus, zu einigem konnte ich eigene Erinnerungen zusteuern. Natürlich sprachen wir auch über die Gentrifizierung und den Widerstand dagegen, über einstige Autobahnpläne in Kreuzberg, über einiges, was letztlich nicht realisiert wurde.

Die Fahrt war leider viel zu schnell zu Ende. Aber sie war emotional, lehrreich und interessant. Früher gab es ja im Kiez viele Bewohner, die dort seit Jahrzehnten lebten. Auch meine Mutter und Oma gehörten dazu, seit 50 Jahren auch die türkischen Immigranten. Mittlerweile sprechen die typischen Kreuzberger Englisch oder Spanisch, sogenannte Alteingesessene gibt es nicht mehr viel. Es macht deshalb Spaß, wenn man mal wieder einen trifft, der schon sein ganzes langes Leben in diesem Kiez wohnt und sich noch immer für die Entwicklung vor seiner Haustüre interessiert.

