

Berliner Probleme

Hundert Meter vor dem Ziele

Im Berliner Straßennetz gibt es einen besonders merkwürdigen Punkt: das Schloß mit den beiden platzartigen Straßenbreiten vor seiner Nord- und vor seiner Südfront.

Die „Linden“ herunter kommt ein sehr starker Verkehr an Personen- und Lastfahrzeugen. Die Bahn etwa in Höhe des Zeughauses zu queren, ist immer unangenehm. Der Verkehr passiert die Schloßbrücke, aber sonderbar: der breite Platz zwischen Schloß und Lustgarten, der sich unmittelbar hinter der Brücke öffnet, ist fast leer. Vom Fenster des Kronprinzenpalais' aus kann man es beobachten: dichtes Wagengedrange noch auf der Brücke, und der weite Platz leer.

Wo bleiben die Wagen?

Sie biegen sofort hinter der Brücke rechts ein, um gleich danach, hinter dem National-Denkmal, wieder links einzubiegen, in die Königstraße hinein, nach Osten.

Die Königstraße herauf kommt ein nicht minder starker Verkehr. Er nimmt sich sehr ähnlich. An der Schloßfreiheit angelangt, setzt er seinen Weg nicht geradlinig fort, sondern nimmt, das Schloß umfahrend, zweimal die Ecke, erst rechts, dann links, um über die Schloßbrücke die „Linden“ zu gewinnen.

Dieser so wenig wie der von Westen kommende Verkehr sind durch Sackgassen zu ihren Wendungen gezwungen. Die Straßen führen weiter. Aber die direkte Fortführung der „Linden“, die Kaiser Wilhelmstraße, erst in den achtziger Jahren durchgebrochen, führt in den Norden, in das alte Scheunenviertel, jetzt vor die Front der Volksbühne, die Fortführung der Königstraße geht bis zu den Ministergärten. Aber weder die Volksbühne noch die Minister sind das Ziel der Wagen. Es handelt sich vielmehr um den wichtigsten Durchgangsstrom Berlins, von Westen nach Osten, von Osten nach Westen. Der Hauptverkehr aus dem Osten, dessen mächtige Lebendigkeit immer wieder imponieren muß, kommt über die Frankfurter Allee, Große Frankfurter Straße . . . letzte Etappe des Weges Moskau, Warschau, Posen Frankfurt an der Oder, Berlin. Die „Linden“ sind letzte Etappe des Weges Paris, Köln, Hannover . . . mit dem großartigen Schlußstück Heerstraße, Kaiserdamm, Charlottenburger Chaussee, Brandenburger Tor, Unter den Linden, und das Grotische ist nun, daß, stünde nicht das über Eck gestellte Schloß mit seiner östlichen Schulter dazwischen, (ursprünglich mit noch anderen Bauten), die beiden Verkehrsadern, die zueinander gehören wie rechte und linke Hand und die einander auf jeden Fall suchen müssen, sich genau treffen würden, wie jeder Blick auf die Karte Berlins lehrt. (Ich weiß schon, daß zwischen den Ristellen auch noch einiges andere liegt, ein Teil des mittelalterlichen Straßengefüges. Aber zur sichtbaren Entscheidung kommt die Sache am Schloß.)

Wir haben folgende Situation: ein glänzend ausgebauter Weg bricht kurz vor dem Ziele ab. Von der Gegenseite her ein ebenso hoffnungsvoller großer Absatz, klar auf den ersten Weg gerichtet, bricht ebenso ab. Mühsam, nur auf Umwegen, mit Drehungen und Wendungen kommt zusammen, was notwendig zusammengehört — und ohne jene Barriere mühe-los ineinanderfließen würde.

Ist das nur eine beliebige, durch die Summe historischer Zufälle verschuldete Verkehrsmisere irgend einer Großstadt? Es ist immerhin die Situation in der City der deutschen Reichshauptstadt . . . und ist es nicht ein Stück deutschen Schicksals? — so daß der Charakter des Straßennetzes in der Herzkammer der deutschen City etwas wie eine deutsche Schicksalslinie wird: zähe unbeirrte Arbeit kilometerlang, Abbruch, Ausweichen „100 m vor dem Ziele“.

Die Struktur einer Weltstadt darf einmal auch als abstrakte Form betrachtet werden, bei deren Deutung nicht in erster Linie die jeweilige historische Motivierung entscheidet (die niemals und bei keinem Vorgang fehlt, aber selten alles erklärt), sondern das nationale Schicksal, das sich aus der Kreuzung, Durchdringung, Verflechtung zahlreicher historischer Einzelzüge als Gemeinsames, Konstantes heraushebt.

Ich darf hier ein paar Sätze zitieren aus dem Berlin-Buch, das ich vor 3 Jahren zusammen mit Sasha Stone machte (Berlin in Bildern, Verlag Dr. Epstein, Wien):

„Zwischen Paris und Moskau liegt Berlin. Es liegt östlich der Elbe. Die Güter des Südens und Westens nimmt es durch das Leipziger (Gertraudten-) Tor in sich auf und leitet sie durch drei Tore nach Norden und Osten weiter, es vermittelt zwischen Ost und West. Sein Sinn ist Brücke zu sein, und von Anfang an ist es zweiseitig, hat es zwei Pfeiler, ein Hüben und Drüben, ein Oestlich und Westlich der Spree.“

Die Fürsten setzen in die Handelsstadt ein Centrum der Politik. Des Großen Kurfürsten Straße zielt nach Westen, schließt das Berliner Schloß an das System Paris an . . . das Schloß, aber nicht die Stadt. An der Spree bricht diese Achse ab. Der Weg nach Osten erhält einen ähnlichen Ausbau nicht, hat ihn nicht bis auf den heutigen Tag. Und Berlins so notwendige, so natürliche Versuche, dem alten Handelsweg von Osten von der Königstraße her einen Durchbruch nach Westen zu schaffen, dem Verkehr, der in neuen Dimensionen und mit neuem Tempo hier strömt, einen neuen breiten „Mühlendamm“, alter Bestimmung dieser Stadt getreu, zu schaffen, stoßen mit der merkwürdigen Logik aller Stadtpläne auf keinen anderen Widerstand, als auf den der „Wilhelmstraße“. Das Schloß ist heute bedeutungslos, da es seiner Politik nicht gelang, den Bund zwischen Ost und West auf die Dauer zu verstellen.

Mündet diese Betrachtung in eine Straßendurchbruchs-Forderung aus? Keineswegs in eine Forderung der gewohnten Art und mit der gewohnten Begründung. Große Verkehrsbedingungen möchte ich nicht überwerten. Aber es beschäftigt mich eine Frage:

wenn wie niemand bestreitet, Städtebau Ausdruck und Niederschlag des politischen Denkens eines Volkes (im weitesten Sinne) ist, kann er dann nicht auch rückwirken auf dieses Denken?

Täglich, stündlich wird in dieser Stadt über das Schicksal des deutschen Volkes politisch entschieden. Täglich, stündlich, minütlich flutet ein ungeheurer Verkehr durch die Hauptbahnen seiner City. Ist es zu pathetisch ausgedrückt, wenn ich sage, daß der Charakter dieses Blutkreislaufes an der centralsten Stelle der Stadt schließlich zu einer Art Denktradition werden muß? Kann es dauernd ohne Einfluß bleiben, wenn an der Stelle, wo Westen und Osten dieser Stadt zusammentreffen müssen, die Bahn auf beiden Seiten . . . 100 m vor dem Ziele . . . sinnlos abbricht, wenn ein Wenden, Umfahren, Drehen, ein Karussellfahren einsetzt, dort, wo die offenste klarste Zusammenfassung am allerwenigsten wäre; wenn 100 m vor dem sichtbaren Ziele — schon vom Tor her ist der Rathaus-Turm zu sehen — ein neues und ganz bedeutungsloses, ephemeres Ziel die richtige Bahn ablenkt, und das Notwendige zu Umwegen und Schleifen zwingt.

Was im Denken und Fühlen von ungezählten Wagenlenkern und Passagieren tagaus, tagein durch lange Generationen wachgerufen wird: Verzicht auf Konsequenz, Fortsetzung des Weges nur um zwei Ecken herum — sollte das nicht schließlich zu einer Zwangsbahn auch im politischen Denken werden? Kerr verglich kürzlich die Staatslenker mit Chauffeuren. Aber was hilft der beste Führerschein, wenn die Straße versagt?!