

Schlagloch in der Seele des Taxifahrers

Über die vielen Schlaglöcher, die es derzeit wieder gibt, soll es jetzt nicht gehen. Aber auch die Psyche des Taxifahrers hat schon so manchen Schlag abbekommen und nicht alle Wunden verheilen gleich wieder. Natürlich darf man nicht zu sensibel sein, wenn man jeden Tag mit den unterschiedlichsten Leuten zu tun hat. Manche Zeitgenossen sind einfach unerträglich, teilweise aggressiv oder aufdringlich oder arrogant. Bei anderen Fahrgästen wird man mit deren Schicksal belastet, Krankheit, Trauer, immer wieder bekommt man das Leid anderer Menschen mit. Manche Kollegen machen dann dicht, es interessiert sie nicht. Ich bin nicht so, ich kann einen verletzten Menschen nicht auch noch abweisen. Der Preis ist, wie ein Psychologe damit konfrontiert zu werden.

Manchmal aber fühlt man sich selber so, als würde man selbst nicht mehr ohne Hilfe klarkommen. Im Bett liegt man stundenlos wach, nach nur wenigen Stunden Schlaf fühlt man sich schon beim Aufstehen wie gerädert. Mit dem Taxi steht man dann als achter oder zehnter Wagen an der Halte, aber es tut sich nichts, vorn fährt niemand los. Dann nach 40 Minuten endlich ein Funkauftrag, doch an der Abholadresse steht niemand. Aber man hat ja den Namen, nach mehreren Minuten Warten klingelt man, doch niemand reagiert. Fehlfahrt. Zurück auf Los, wieder anstellen.

Der erste Fahrgast, endlich. Er will nur geradeaus, aber nach einem Kilometer beschwert er sich über die Strecke. Ich erkläre ihm, dass es vom Potsdamer Platz zum Alex nun mal am kürzesten ist, wenn man über die Leipziger Straße fährt, aber nun meckert er über meine angebliche Frechheit. Ein Trinkgeld gibts natürlich nicht.

Danach wieder tote Hose, alle Halten voll, cruisen, aber nur andere freie Taxen vor mir, kein Winker. Über den Funk wird zur Mehrzweckhalle am Ostbahnhof mobilisiert, aber als ich nach nur fünf Minuten dort ankomme, stehen schon 30 bis 40 Wagen da. Längst strömen die Zuschauer raus, nicht mal zehn Taxis bekommen einen Fahrgast. Von dort zum Ostbahnhof, warten auf den ICE aus Bonn. Als der nach einer Viertelstunde durch ist, stehe ich immer noch ziemlich weit hinten. In mir macht sich Frust breit, keine 10 Euro Umsatz in drei Stunden, eigentlich sollte ich lieber Hartz IV beantragen, dann habe ich mehr Geld und mehr Zeit für mich.

Der Rest der Nacht ist nicht viel besser: Ein Vollalkoholiker, ein paar Gangtypen, ein Brite, dem der Name seines Hotels nicht mehr einfällt. Aber wenigstens Fahrgäste, also freundlich bleiben, selbst wenn einem zum Heulen zumute ist. Ich fühle mich ausgebrannt, die Arbeit ist sinnlos und deprimierend. Um Eins mache ich dann Feierabend, das hebt meine Stimmung ein bisschen, ich freue mich aufs Bett. Auch wenn ich jetzt schon weiß, dass ich dann wieder stundenlang nicht einschlafen kann.



Falsche Gewichtung

In Bremen ist vorgestern Abend, Frank Magnitz ein führendes Mitglied der rechtsradikalen Partei AFD, von drei Personen auf der Straße überfallen und angeblich schwer verletzt worden. So schwer, dass er danach noch aussagen konnte, die Täter hätten ihn mit einem Kantholz niedergeschlagen. Und als er bereits am Boden lag, wäre noch gegen seinen Kopf getreten worden. Eineinhalb Tage nach der Tat hat der „Schwerverletzte“ das Krankenhaus wieder verlassen.

Die AFD schreit von Mordversuch und Skandal, alle Bundestagsparteien beeilen sich mit einer Verurteilung der Tat. In der „Berliner Zeitung“ behauptet der Kommentator sogar, Magnitz wäre „halb zu Tode geprügelt“ worden. Dieser Kommentar ist besonders peinlich, weil er am Anfang behauptet, die Fakten würden vor Veröffentlichung gecheckt.

Tatsache ist, dass die Bremer Polizei ein ganz anderes Bild zeichnet. Denn zufällig wurde die Tat von einer Kamera aufgezeichnet. Darauf sieht man drei Personen, von denen einer einmal auf das Opfer einschlägt, dann rennen alle

weg. Eine Waffe („Kantholz“) ist nicht im Spiel, auch wurde nicht am Boden liegend auf ihn eingetreten. Stattdessen hat er sich seinen Kopf offenbar beim Sturz verletzt.

Es wundert nicht, dass die AFD diesen Angriff künstlich übertreibt und gleich als Mordversuch hinstellt. Sie gibt natürlich auch den anderen Parteien eine Mitschuld, vor allem den Grünen. Aber das ist lächerliche Propaganda. Frank Magnitz gehört zu denjenigen, die selbst innerhalb der AFD zu den Radikalen zählen, für sein Wahlkreisbüro hat er einen bekannten Rechtsextremisten angestellt.

Der öffentliche Aufschrei nach dem Angriff ist scheinheilig und verdreht völlig die Verhältnisse. Denn solche Überfälle gibt es tagtäglich überall in Deutschland. Nur werden diese von Rechtsextremisten und Rassisten ausgeführt und die Opfer sind in der Regel Flüchtlinge und Antifaschisten. Und weil das alltäglich passiert, wird darüber in den Medien kaum berichtet. Das Gejammere über den angeblichen „Mordversuch“ von Bremen ist im Verhältnis zu den vielen Nazi-Überfällen völlig unverhältnismäßig.

Man mag solche Angriffe auf Politiker ablehnen. Aber man sollte nicht vergessen, dass es die AFD ist, die die Verrohung der politischen Verhältnisse vorantreibt, inklusive der Hetze gegen Flüchtlinge, Muslime, Juden und Andersdenkende.

Privatsache

“Ich suche meinen Opa. Er ist 1973 gestorben. Wissen Sie, wo er beerdigt ist?” – “Nach dem Krieg wurde ein U-Bahnhof umbenannt, ich suche nun den Namen. Ich weiß noch, dass der Bahnhof vier Gleise hatte und irgendwo im Innenstadtbereich lag.” – “Wir betreiben den ultimativen Hotelservice mit Mega-Supi-Shuttle-Service. Wir haben Ihre Website ausgewählt, um darauf unsere Werbung zu schalten.”

Das sind zwar fiktive Anfragen, aber genau solche erreichen mich immer wieder. Es ist ja schön, dass es Leute gibt, die Berlin Street als geschichtlich so kompetent einschätzen, dass hier alle möglichen Fragen gestellt werden können. Oder als so dusselig, dass sie darauf ihre Online-Werbung mit zweifelhaften Angeboten unterbringen wollen. Aber: Berlin Street ist kein Geschichtsverein, keine Institution, auch keine Firma, sondern lediglich das private Weblog eines einzelnen Menschen. Das war mal anders, ist es aber längst nicht mehr. Deshalb hier nochmal der Hinweis, in GROSSBUCHSTABEN, in **fett** und in Farbe, dass Berlin Street ein Privatprojekt ist!

Ich möchte hier nicht dubiose Werbung schalten und auch keine andere. Und wenn, dann mache ich das eh ohne Bezahlung und suche sie mir selber aus. Also bitte keine Angebote.

Und ich weiß auch nicht, wer wann wo begraben wurde. Nur weil es hier eine Datenbank mit den Grabstätten von Prominenten gibt, heißt es nicht, dass ich auch weiß, wo alle anderen Toten liegen. Selbst die nicht, die sich nur selber für prominent hielten. Ich kenne noch nicht mal die Grabstätten meiner eigenen Großeltern, und das ist schon schlimm genug.

Das Netz ist groß, ich bin klein, und ich kann und will nicht täglich posten. Manchmal ja, manchmal nicht. Aber ich möchte bitte keine Mails mehr bekommen, wieso ich zu diesem oder jenem Thema geschwiegen habe. Ich schreibe ausschließlich dazu, was mich interessiert. Wen es auch interessiert, kann gerne immer wieder vorbeischaun. Wem das nicht reicht, der hat sicher auch noch andere Quellen.

Dieser Beitrag ist nicht unfreundlich gemeint (auch wenn er bestimmt so wirkt), aber ich wollte das mal loswerden. Danke für's zuhören.

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 Wirtschaftswachstum 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 Kopfbauwerks. 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 Wolffenstein 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