

Nachts am Leo

Richtig ruhig wird am Leopoldplatz nie, dafür sorgen schon die beiden großen Durchgangsstraßen. Aber die Hektik ist weg, wenn man sich zwei Stunden nach Mitternacht einen Platz sucht und beobachtet. Jetzt fällt einem erst auf, wie dunkel und bedrohlich das Kaufhaus ist, seine Fassade wirkt wie die Mauer einer Burg. Aus dem Fenstern fällt kein Licht, man sieht keine rufende Werbung – nachts lohnt es sich nicht, den Strom dafür anzuschalten.

Die wenigen Taxis stehen davor, als würden sie schlafen. Sie sind dunkel, nur das Taxischild tut so, als warte hier jemand auf Kundschaft. Ob man den Fahrer erst wecken muss, wenn man seine Dienste in Anspruch nehmen will? Auch in den Autos brennt kein Licht, vielleicht beobachten die Taxifahrer die Straße, bewachen die Burg, vor der sie stehen.

Gegenüber der eigentliche Platz ist ebenfalls finster. Auf dem Weg, die Schulstraße überquerend, kommt man an dem kleinen nackten Männchen aus Metall vorbei. Er erinnert mich an ein Erlebnis, ebenfalls nachts, hinter der Kirche. Aber da ist normalerweise nichts los.

Der Platz ist ruhig, auf einer Bank sitzt ein einzelner Mann, bestimmt ein Obdachloser, eine Flasche liegt neben ihm. Er beobachtet mich, ich störe ihn. Vielleicht bin ich eben durch sein Schlafzimmer gelaufen, ohne es zu merken. Mir wird bewusst, wie kostbar es ist, nach Hause gehen zu können. Wenn man eines hat. Er ruft mir irgendwas nach, lallt, ich verstehe es nicht. Vielleicht meint er aber auch die junge Frau, die neben mir an der Bushaltestelle steht und wartet. Ihr Gesicht ist müde, offenbar kommt sie von der Arbeit, Spätschicht. Sie tippt etwas in ihr Handy, schickt eine Nachricht. Ich freue mich, denn sie hat jemanden, dem sie schreiben kann. Der vielleicht schon in der Wohnung auf sie wartet. Sie sieht nicht sehr resolut aus.

Die drei Jugendlichen, die ein paar Meter weiter ebenfalls auf den Bus warten und sich lautstark über sie unterhalten, ignoriert sie. Was hätte sie auch für eine Chance? Selbst tagsüber laufen hier die meisten teilnahmslos an sich vorbei, nachts würde ihr wohl erst recht niemand helfen. Ein lautes Hupen, ein BMW bremst, die drei Hormonbunker rennen hin und steigen ein. Für wenige Momente wird es ruhiger.

Der Bus kommt und während sie vorn einsteigt, kommen an der Seite drei Schwarze heraus. Sie sehen sich auf dem Platz um, bleiben noch ein paar Minuten stehen, reden, lachen. Es sieht aus, als kämen sie gerade aus einer Kneipe, vielleicht einer Kulturveranstaltung, ihre gute Laune ist nicht zu überhören, sie steckt auch an. Scheinbar haben sie einen schönen Abend gehabt. Als sie sich voneinander verabschieden, erkennt man im Licht ihre blauen Overalls. Also Kollegen, keine Kultur.

Durch die Müllerstraße schreien plötzlich Sirenen, sie gehören zu vier Feuerwehrautos, die von Norden kommend Richtung Mitte fahren. Warum tönen sie mit ihren Martinshörnern herum, wenn die Ampel für sie doch Grün zeigt und ihr flackerndes Blaulicht alle Aufmerksamkeit auf sich zieht? Haben sie Angst, dass doch noch ein müder Nachtspaziergänger unabsichtlich und unvorsichtig die Fahrbahn betritt und dann selber einen Krankenwagen braucht?

Ein paar Meter weiter ist alles hell erleuchtet. An der Ecke zur Luxemburger Straße können die Passanten gleich zwischen sieben "Restaurants" wählen. Es sind die Nachfahren derjenigen, die einst aus dem Süden und Südosten nach Deutschland gekommen sind, um hier ihr Glück zu machen. Heute heißen die Läden "Kaplan", die enden auf "alan" oder "ilik" und haben alle helle, bunte Leuchtstoffwerbung über ihren Läden. Einer nennt sich "Süßwarenladen", ist aber doch ein Imbiss. Und leer, wie die meisten.

Neben der Apotheke wohnt jemand. Er hat all sein Hab und Gut um sich herum verteilt, liegt an der Hauswand und beobachtet die nächtlichen Passanten. Vielleicht fühlt er sich von ihnen, uns, bedroht.

Ein türkischstämmiger Junge, höchstens 12 Jahre alt, sitzt auf der Bank vor dem Döner-Imbiss, bis der Wirt ihn verscheucht. Langsam schleicht er in die Müllerstraße, nach ein paar Minuten ist er wieder am Platz, ziellos

beobachtet er die Gegend und die wenigen Leute. Wie ich.

Wenn ein Doppeldeckerbus den Platz anfährt, dann kommt für Sekunden Leben in die Bude. Das Licht des Oberdecks erhellt den Bürgersteig, fünf oder zehn Personen steigen aus und verschwinden sofort in alle Richtungen. Auf dem Leopoldplatz hält man sich nachts nicht auf, wozu auch.

Dabei ist er ein kleines Zentrum. Tagsüber sowieso, aber auch nachts. Wenn man im Wedding jemanden sucht, wartet man am besten hier, am Leo. Alle, die unterwegs sind, kommen irgendwann hier vorbei. Der Platz ist vor allem funktional, tagsüber Marktplatz oder Alki-Treff, nachts Umsteigestation, und für den einen oder anderen auch Nachtlager.

Die alte Nazarethkirche war schon kurz nach ihrem Bau zu klein, der große Bruder tritt unauffällig in die zweite Reihe zurück. Nachts bemerkt man ihn nicht. Währenddessen wird das alte Kirchenhaus angestrahlt, in sanftem Schein hat es etwas Versöhnliches, Beruhigendes. Mittlerweile liegen auf drei Bänken Menschen, anscheinend alte Männer. Obdachlose, zumal nachts, sehen immer alt aus. Das liegt sicher an ihrer Situation. Oder an dem ängstlichen Blick auf sie, der dem Betrachter sagen will: So wirst Du nie enden. Hoffentlich.

Ein Polizeiwagen fährt langsam Streife, er kommt die Schulstraße entlang, fährt um den ganzen Platz und dann langsam auch quer drüber. Aber die Staatsmacht sucht heute Nacht keine schlafenden Obdachlosen, höchstens Autoknacker. Aber hier auf dem Platz gibt es keine Autos – außer das der Polizei.

Der Taxistand hat sich geleert, erst ist eine Frau in den ersten Wagen eingestiegen, gleich danach fahren die beiden anderen Taxen los. Nun ist die Burg unbewacht.



Sieben Flugplätze in Berlin

Berlin und sein nicht fertig werdender Flughafen BER sind heute international eine Lachnummer. Dabei war die Stadt mal Vorreiter in der Luftfahrt. Hier gab es einst den größten Flughafen der Welt, schon 1909 stiegen an drei Orten Flugzeuge oder Zeppeline in die Luft, Pioniere der Luft- und Raumfahrt starteten in unserer Stadt – und stürzten hier auch in den Tod, so wie ihr Vorbild Otto Lilienthal.

Vom BER mal abgesehen hatte Berlin insgesamt sieben Flughäfen, die ersten öffneten vor 110 Jahren. Manche Straßennamen erinnern noch an sie, so die Zeppelinstraße und Am Zeppelinpark (in Spandau), Am alten Flugplatz (Karlshorst), Straße am Flugplatz, Wrightallee, Landfliegerstraße oder Pilotenstraße in Johannisthal.

Heute sind nur noch zwei Flughäfen in Betrieb, die beide erst nach dem 2. Weltkrieg entstanden, jedenfalls für die zivile Luftfahrt.

Ein kleiner Überblick über die Geschichte der Berliner Flugplätze:

Karlshorst / Biesdorf



Begonnen hatte es östlich der damaligen Stadt. Biesenhorst nannte man einst das Areal an der Grenze von Biesdorf-Süd und Karlshorst. Auf dem Gelände des Gutshofs Biesdorf entstand ab 1909 ein Wunderwerk der damaligen Architektur: Eine 135 Meter lange und 25 Meter hohe Luftschiffhalle, die nach allen Richtungen hin drehbar war. So konnte sie die Luftschiffe je nach Windrichtung aufnehmen. Wilhelm von Siemens, Sohn des Siemens-Gründers Werner, wollte damals ins Luftfahrtgeschäft einsteigen.

Ab 1916 landeten auf dem 154 Hektar großen Areal motorisierte Doppeldecker. Vom Herbst 1917 an montierte man dort Flugzeuge und bildete Soldaten für die Luftbildfotografie aus. Doch aufgrund der Versailler Vertrags musste der Flugbetrieb 1919 eingestellt werden. Die große Luftschiffhalle wurde abgerissen, nur ein paar alte Gebäude verfallen bis heute. Adresse: Am alten Flugplatz.

Johannisthal



Ebenfalls im Jahr 1909 entstand fünf Kilometer weiter südlich der Flugplatz Johannisthal. Er wurde am 26. September 1909 als zweiter Motorflugplatz Deutschlands auf zwei Quadratkilometern eröffnet. Einen Tag später endete der erste Überlandflug über Deutschland auf dem Platz, die Maschine war auf dem Tempelhofer Feld gestartet.

Zwischen 1909 und 1911 entstanden auf dem Gelände zwei Luftschiffhallen. Von Anfang an wurden auf dem Flugplatz auch Flugschauen veranstaltet, vor allem zur Finanzierung der Anlage. Viele kamen, um die – oft tödlichen – Unfälle zu sehen und sich als Souvenirs Teile der abgestürzten Flugzeuge mitzunehmen.

Mit 28 Toten ereignete sich dort am 17.10.1913 das für viele Jahre schwerste Unglück in der Luftschiffahrt, als der Marine-Zeppelin LZ 18 Feuer fing und abstürzte.

Der erste Dauerflug über mehr als 24 Stunden wurde am 10. und 11. Juli 1914 vom Albatros-Werkspiloten Reinhold Böhm durchgeführt. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs im August 1914 wurde der Flugplatz rein militärisch genutzt. Parallel dazu entstand eine Produktion von Kriegsflugzeugen. Während des Kriegs wurden hier 12.000 Jagdflugzeuge gebaut, ein Viertel der gesamten deutschen Luftflotte.

Kurz nach dem Ersten Weltkrieg begann in Johannisthal die Geschichte der zivilen Luftpost in Deutschland. Ab dem 15. Februar 1919 starteten dort zweimal täglich Flugzeuge der Deutschen Luft-Reederei, um Postsendungen – vor allem Zeitungen – nach Weimar zu transportieren, dem Tagungsort der verfassunggebenden Nationalversammlung. In den ersten Monaten ihres Bestehens durften nur die Abgeordneten der Nationalversammlung diese Flugpostverbindung in Anspruch nehmen.

Mit der Eröffnung des Flughafens Tempelhof 1923 wurde Johannisthal nicht mehr für den zivilen Passagierluftverkehr genutzt. 1945 übernahm ihn die Sowjetische Armee, jedoch nur für wenige Jahre. Seit 1952 gab es keine Flüge mehr, jedoch wurde er erst mehr als 40 Jahre später offiziell geschlossen. Auf der Abschlussveranstaltung am 9. September 1995 verunglückten der einstige Astronaut Reinhard Furrer sowie der Pilot Ernst Kahdemann während einer Flugschau tödlich.

Noch heute existieren einige der alten Flughafengebäude.

Staaken

Genau auf der anderen Seite der Stadt entstand 1916 ein weiterer Flugplatz. Am Rande Staakens wurden ab 1916 aufgrund einer Anordnung des Kriegsministeriums Zeppeline mit militärischer Ausrichtung hergestellt.

Im August 1919 begann sogar ein Zeppelin-Linienverkehrs nach Friedrichshafen, insgesamt waren es jedoch nur knapp über hundert Fahrten. Das Areal wurde nun auch für Flugzeuge ausgebaut, die wesentlich schneller und zuverlässiger als Zeppeline waren.

Der erste Flug eines deutschen Verkehrsflugzeugs nach London startete in Staaken am 27. Dezember 1922 mit einer einmotorigen "Dornier Komet II". Mit der Fertigstellung des Flugplatzes Tempelhofs wenige Monate später wurde der Flugplatz Staaken dann nur noch für Übungsflüge, Privatflieger, Sportflugzeuge und besondere Flüge genutzt. Bei einem Probeflug am 22. April 1940 kamen die drei Besatzungsmitglieder ums Leben.

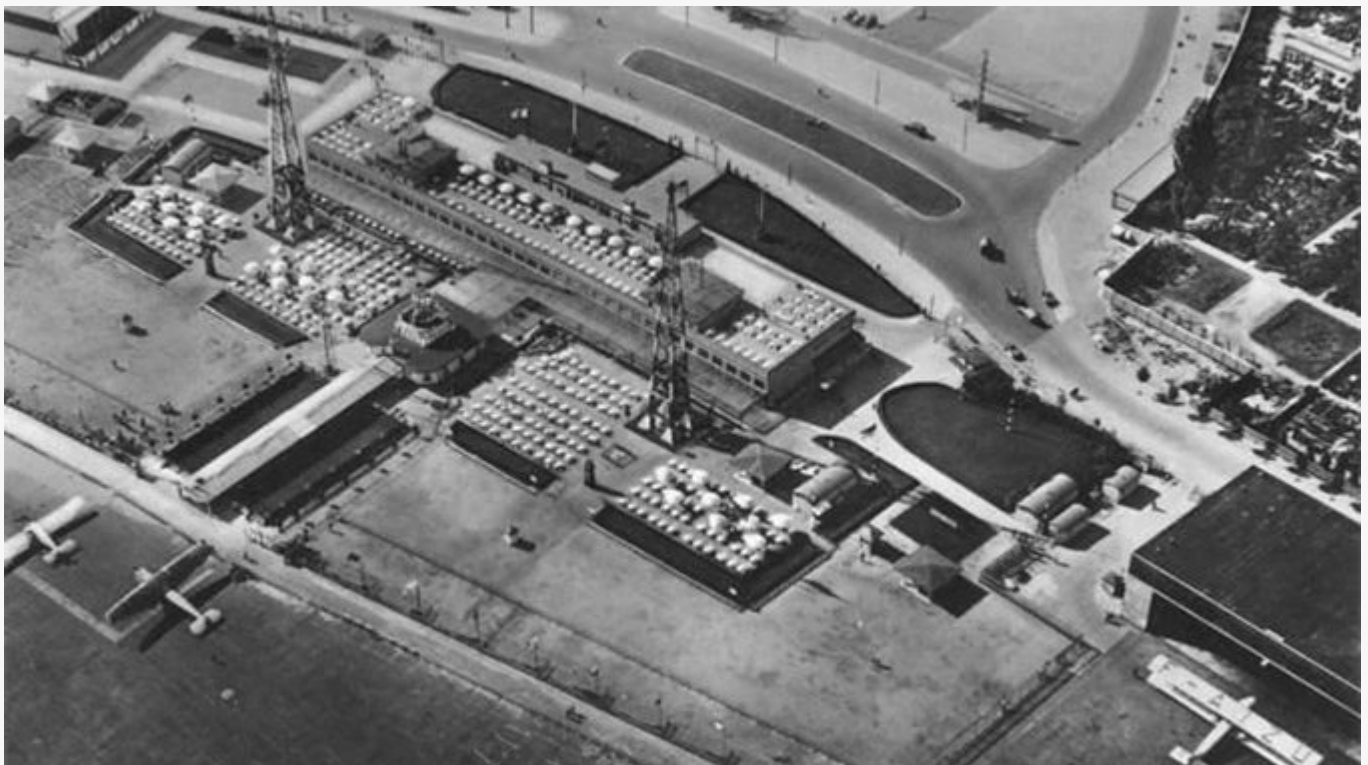
Die alten Zeppelinhallen auf dem östlichen Teil des Flugplatzes wurden zu Film-Ateliers umgebaut, hier entstanden die Filmwerke Staaken.

Während der Olympischen Sommerspiele 1936 wurde Segelfliegen als Demonstrationssportart in das Programm aufgenommen. Die dazu durchgeführten Wettbewerbe wurden vom Flugplatz Staaken aus gestartet.

Direkt nach dem Zweiten Weltkrieg nutzten die Luftstreitkräfte der Sowjetunion den Flugplatz, in dieser Zeit gab es auch zwei Abstürze militärischer Maschinen.

Da der westliche Teil des Platzes ab 1949 zur DDR gehörte und er somit geteilt war, gab es dann keinen Flugverkehr mehr. Heute ist der ehemalige Flugplatz größtenteils bebaut, nur noch ein Gebäude sowie mehrere Straßennamen erinnern an ihn.

Tempelhof



Der wohl bekannteste Flughafen Deutschland war lange Zeit Berlin-Tempelhof. Auch seine Geschichte begann schon 1909, wenn auch nicht offiziell als Flugplatz. Auf dem Tempelhofer Feld, einem Exerzierplatz des Preußischen Militärs, führte Orville Wright vom 4. bis 20. September 1909 Demonstrationsflüge durch, bei denen er unter anderem einen Höhenweltrekord von 172 Metern aufstellte und erstmals einen Passagierflug von 90 Minuten Dauer absolvierte.

Im April 1923 wurden für Berliner Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft einige Rundflüge vom Tempelhofer Feld aus veranstaltet. Dabei kam es zu einem Flugzeugabsturz über der Hasenheide, bei dem auch ein Berliner Stadtverordneter starb. Trotzdem stimmte das Berliner Parlament für den Bau des Flughafens.

Bereits sechs Monate später öffnete dieser und wurde bald zum größten Flugplatz der Welt. In Tempelhof startete 1928 der erste Non-Stop-Flug über Irland und dann in 36 Stunden nach Neufundland.

Das ab 1936 errichtete Flughafengebäude war nach seiner Fertigstellung 1941 das flächengrößte Gebäude der Welt, noch heute ist es das viertgrößte. Die Gesamtlänge des bogenförmigen Teils des Gebäudes beträgt etwa 1,2 Kilometer. Tempelhof war zeitweise das wichtigste Verkehrsflutkreuz Europas.

Auf der Baustelle des Flughafens wurde eines der größten Endmontagerwerke für Bomber weltweit. Hier entstanden ab 1939 mehrere tausend Jagdflieger für den gerade begonnenen 2. Weltkrieg. Ein Großteil der Beschäftigten waren Zwangsarbeiter, die in einem extra errichteten Lager am heutigen Columbiadamm lebten.

Am 2. Juli 1945 übernahm die US Army Air Forces den Flughafen, am 18. Mai 1946 landete die erste zivile Maschine. Sie bediente einmal wöchentlich die Strecke New York – Frankfurt – Berlin, vorerst aber nur für US-Amerikaner/innen. Erst seit dem März 1948 durften Deutsche den Flughafen Tempelhof wieder für innerdeutsche Zivillflüge nutzen. Es waren jedoch nur US-amerikanische und britische Airlines zugelassen. Doch die zivile Luftfahrt währte nicht lang, drei Monate später begann die Blockade West-Berlins und Tempelhof wurde der wichtigste Flughafen der Luftbrücke. Zwischen dem 26. Juni 1948 und dem 12. Mai 1949 starteten und landeten die Flugzeuge zeitweise im 90-Sekunden-Takt und versorgten die Bevölkerung mit allem, was man per Luft transportieren kann – bis hin zu einem kompletten Kraftwerk. 40 Piloten fanden bei der Aktion den Tod, einige Maschinen stürzten auch beim Anflug über bewohntem Gebiet in Tempelhof ab.

Am 5. Januar 1950 erfolgte die Wiedereröffnung des Flughafens Tempelhof für den zivilen Flugverkehr, nun auch mit Maschinen der französischen Fluggesellschaft Air France. Erst ab dem 9. Juli 1951 durften ihn auch deutsche Passagiere wieder nutzen. Einen Tag später nahmen 100.000 Berliner/innen an der Enthüllung des Luftbrücken-Denkmals auf dem Platz vor dem Flughafen Tempelhof teil.

Am 1. September 1975 wurde der Flughafen Tempelhof für den zivilen Luftverkehr geschlossen und fungierte einige Jahre nur noch als amerikanischer Militärflughafen.

Immer wieder kam es zu Entführungen von Flugzeugen aus dem Ostblock nach Tempelhof. Meist waren die Maschinen auf dem Weg nach Schönefeld und wurden von dort aus gewaltsam umgeleitet:

10.7.1963: Flucht eines polnischen Luftwaffenmajors mit einer Sportmaschine. Er landete mit Frau und Kindern auf dem Flughafen Tempelhof.

30.8.1978: Der 32-jährige Detlef Alexander Tiede aus der DDR entführte ein polnisches Verkehrsflugzeug nach Tempelhof und bat dort um politisches Asyl.

22.8.1981: Entführer zwangen eine Maschine der polnischen Luftfahrtgesellschaft LOT zur Landung in Tempelhof.

12.6.1982: Drei Polen landeten mit einer einmotorigen Propellermaschine, die sie in der Nähe von Wroclaw (ehem. Breslau) entwendet hatten, auf dem Flughafen.

26.1.1983: Zwei Polen entführten eine Sportmaschine, flüchten mit ihr nach Tempelhof und baten dort um Asyl. In der Regel wurden die Entführer festgenommen, verurteilt und bald darauf wieder freigelassen.

Ab 1981 wurde der Flughafen wieder für den zivilen Geschäftsreiseverkehr und für Fluggesellschaften mit kleinerem Flugmaterial zugelassen. Mit dem Abzug der US-Armee aus Berlin wurde der Airport am 29. Januar 1993 an die deutschen Behörden übergeben.

Am 24. Mai 2001 gab es noch einen spektakulären Unfall: Ein einmotoriges Sportflugzeug stürzte beim Landeanflug in einen Hinterhof an der Neuköllner Karl-Marx-Straße und ging in Flammen auf. Beide Insassen starben. Bewohner

des Hauses kamen nicht zu Schaden.

In der Nacht des 30. Oktober 2008 startete die letzte Maschine vom Flughafen Tempelhof, der daraufhin geschlossen wurde. Er war zu dem Zeitpunkt der älteste Flughafen der Welt. Am 8. Mai 2010 öffnete der einstige Flughafen als öffentlicher Park.

Schönefeld

Von 1947 bis 1955 ließ die Sowjetische Militäradministration direkt am Stadtrand von Ost- und Westberlin einen neuen Flughafen errichten: Sie nannten ihn Berlin-Schönefeld, obwohl er eigentlich in Brandenburg liegt. Er wurde am 28. April 1955 in DDR-Verwaltung übergeben und am 30. September mit einem Flug nach Moskau offiziell eröffnet. Fünf Jahre später ging eine zweite Start- und Landebahn in Betrieb.

Schönefeld wurde zum wichtigsten Flughafen der DDR, aber auch viele West-Berliner nutzten ihn für Reisen nach Osteuropa und Asien. Für sie wurde von den ostdeutschen Behörden extra ein Grenzübergang zwischen Rudow und dem Flughafen eingerichtet.

Mit dem Flughafen Schönefeld sind tragische Schicksale verbunden:

Am 10. März 1970 sollen zwei DDR-Bürger vergeblich versucht haben, ein Flugzeug in den Westen zu entführen. Nach ihrer Festnahme begingen sie angeblich Selbstmord.

Viel mehr Opfer gab es am 14. August 1972: Kurz nach dem Start vom Flughafen Schönefeld stürzte eine Linienmaschine der DDR-Fluggesellschaft Interflug nahe Königs Wusterhausen ab. Dabei kamen 156 Menschen ums Leben.

Bei einem weiteren Absturz am 12. Dezember 1986 starben 71 Menschen. Eine sowjetische Verkehrsmaschine stürzte beim Landeanflug auf den Flughafen Schönefeld ab, elf Passagiere überlebten.

Tegel

Die Geschichte des Flughafens Tegel begann eigentlich erst nach dem 2. Weltkrieg. Doch schon zuvor gab es auf dem Gelände, das eigentlich zur Jungfernheide gehörte, den ersten Raketentestplatz der Welt. Zwischen September 1930 und 1934 wurden hier Raketen getestet, die bis zu einem Kilometer Höhe flogen. Nach mehreren zivilen Opfern wurden die Tests jedoch wieder beendet.

Während der Luftbrücke wurde am 18. November 1948 von der französischen Militärverwaltung zur dringend benötigten Entlastung von Tempelhof auch die erste Start- und Landebahn in Tegel eröffnet, die dadurch den Ursprung des heutigen Flughafens Tegel bildete. Anfang Januar 1960 begann in Tegel teilweise ziviler Luftverkehr. Bis dahin war der Flugplatz nur militärisch genutzt worden.

Am 1. September 1975 öffnete der Flughafen Tegel, der 1988 noch den Namen Otto Lilienthal erhielt, mit seinem imposanten Gebäude. Es war damals einer der modernsten Flughäfen Europas, und aufgrund seiner Gestaltung einer der kurzen Wege.

Anfang Juni 2012 sollte er eigentlich geschlossen werden, wenn der neue Flughafen BER öffnete. Daraus ist jedoch bis heute nichts geworden und Tegel muss noch immer mit einem Vielfachen des ursprünglich vorgesehenen Passagieraufkommens fertig werden.

Gatow

Zu Zeiten der Teilung Berlins in vier Sektoren hatte jede Besatzungsmacht ihren eigenen Flughafen: Die US-Amerikaner in Tempelhof, die Franzosen den Flughafen Tegel und die Sowjets in Schönefeld. Alle diese Flughäfen standen auch dem zivilen Luftverkehr zur Verfügung. Dies war beim Flugplatz Gatow anders.

1925 als Segelfluggelände errichtet wurde er zehn Jahre später im Zuge der Wiederaufrüstung von der Wehrmacht umgebaut und von Adolf Hitler persönlich eingeweiht. Hier wurden mit der Luftkriegsschule II und der Luftkriegsakademie auch die wichtigsten Ausbildungslager für die Luftwaffe errichtet.

Nach dem Krieg übergab die Rote Armee den Flugplatz am 2. Juli 1945 an die Royal Air Force. Bereits zwei Wochen später diente er den Teilnehmern der Potsdamer Konferenz zur An- und Abreise.

Während der Berlin-Blockade spielte der Flugplatz Gatow eine wichtige Rolle bei der Versorgung von West-Berlin. So landete hier am 28. Juni 1948 das erste Transportflugzeug der Berliner Luftbrücke. Die Umschlagmenge belief sich schon nach kurzer Zeit auf 1.000 Tonnen pro Tag.

Der Flugplatz Gatow steht in Zusammenhang mit zwei Zwischenfällen, in denen russische Kriegsflugzeuge verwickelt waren: Am 5. April 1948 stieß ein deutsches Flugzeug kurz vor der Landung mit einem sowjetischen Jagdflieger zusammen. Mindestens 15 Menschen kamen dabei ums Leben.

Am 24. Oktober 1952 landete eine sowjetische MiG-15 versehentlich auf dem Flughafen Gatow. Als dem Piloten sein Irrtum auffiel, startete er seine Maschine durch. Die Briten versuchten zwar, mit Fahrzeugen die Startbahn zu blockieren, doch der russische Flieger konnte noch erfolgreich entkommen.

Mit dem Abzug der britischen Armee wurde der Flugplatz Gatow am 30. Juni 1994 geschlossen. Heute befindet sich auf dem Gelände eine Bundeswehr-Kaserne, das Luftwaffen-Museum sowie ein ziviles Wohnviertel.

Flugplätze in Berlin

Johannisthal	1909 – 1952/1995
Karlshorst/Biesdorf	1909 – 1919
Staaken	1916 – 1948
Tempelhof	1923 – 2008
Gatow	1925/35 – 1995
Schönefeld	1955
Tegel	1960 – ?
BER	?



Besuch aus der Provinz

“Geil, das ja wie in New York!” Das hörte ich, als ich gerade an der roten Ampel am Potsdamer Platz stand, mittlere Spur. Die das so lautstark durch den milden Winterabend schrie, war eine etwa 30 Jahre alte Lady, die mit ihrer Freundin am Straßenrand stand. 5 Sekunden vorher hatte sie zu mir geschaut und gewunken und ich hatte ihr zu verstehen gegeben, dass sie einsteigen können.

Völlig beglückt setzten sie sich ins Auto und strahlten mich an: “Ich habe ja nicht geglaubt, dass das wirklich funktioniert. Sich einfach an der Straße ein Taxi winken. Waaahnsinn!”

Da es gerade Grün wurde, ich immer noch mitten auf der Straße stand und nicht wusste, in welche Richtung es nun gehen sollte, fragte ich erstmal nach dem Fahrtziel.

“Ins Hotel, bitte.”

“In welches der beiden Berliner Hotels denn?“, wollte ich wissen. Natürlich fing es hinter mir bereits mit dem Geheupe an. Das allein macht mich längst nicht mehr nervös, allerdings hatte ich auch nicht vor, hier noch längere Zeit zu stehen.

Meine beiden Fahrgästinnen schauten erst fragend, dann meinte die Dame neben mir: “Na, Sie sind mir ja einer. Es gibt doch bestimmt mehr als zwei Hotels in Berlin.”

“Vermutlich, aber Sie müssen mir schon sagen, in welches Sie möchten.”

“Moment, ich suche mal schnell die Karte raus.”

Ich verdrehte innerlich die Augen, aber Kindern und Touristen muss man ja leider einiges durchgehen lassen. Als sie mir endlich die Visitenkarte des Hotels nach vorn reichte, war die Ampel wieder rot. Und auch das Gesicht des Kollegen hinter mir. Ich konnte ihn gut verstehen.

Auf dem kurzen Weg zu ihrem Hotel in Kreuzberg schwärmte mir die eine Dame wieder vor, wie toll Berlin doch sei. Dass man sich hier einfach auf der Straße ein Taxi winken könnte, wie in New York, wirklich wie in New York. Da ist es auch so. In New York.

Auf meinen Einwand, dass man sich wohl überall nur auf der Straße ein Taxi winken könne, weil z.B. in der U-Bahn ja keine fahren, antwortete sie ernst: “Aber nein! Bei uns in Pforzheim zum Beispiel, da geht es nicht. Üüberhaupt nicht.”

“Wir haben ja auch keine U-Bahn“, entgegnete nun die andere Frau.

“Wieso denn U-Bahn? Wir reden doch von den Taxis.”

Es hatte schon etwas Lorient-haftes und ich konnte mittlerweile nicht mehr nur heimlich in mich rein lachen.

“Jedenfalls ist das so interessant, dass das hier geht. Wie in New York!”

Sie erklärte mir dann, ich wäre ein toller Taxifahrer, weil ich so großstädtisch wäre und sie “mitten in der Nacht” (es war ca. 21 Uhr) noch zum Hotel fahren würde.

Bis zum Ende der Fahrt war sie aufgeregt wie ein kleines Kind. Und morgen würde sie sich nochmal ein Taxi winken. Wie in New York!



Mikrofone in der U-Bahn

Dass sich die BVG immer mehr zu einem Betrieb entwickelt, der gerne seine Fahrgäste überwacht, weiß man längst. Durch fast 11.000 Kameras in Bussen, Zügen und Bahnhöfen wird man beobachtet und diese Zahl steigt jährlich um 10%. Nun wurde bekannt, dass sie sich nicht mit dem Filmen der Passagiere begnügt. Ein Großteil der Kameras hat auch Mikrofone und kann die Aufnahmen übertragen. Man mag den Video-Überwachung bei sehr gutem Willen zu Gute halten, dass sie eventuell Straftaten aufklären hilft. Offenbar aber nicht die Straftat, dass die BVG ihre Fahrgäste abhört.

Laut BVG werden die Kameras ab Werk mit Mikrofonen geliefert, sind standardmäßig aber nicht in Betrieb. Doch was soll man von einer solchen Aussage halten, wenn der Verkehrsbetrieb bisher nicht mal zugegeben hat, dass er überhaupt in der Lage ist, die Passagiere zu belauschen? Erst auf Nachfrage aus dem Abgeordnetenhaus hat die BVG das zugegeben. Und wieso bestellt sie Kameras mit Mikrofonen, wenn sie diese doch gar nicht braucht? Und wenn sie in der Lage zur Audio-Überwachung ist, wieso werden die Fahrgäste nicht per Schildern darauf hingewiesen, so wie auch auf die Video-Überwachung?

Der FDP-Abgeordnete Marcel Luthé sagt dazu: „Die BVG legt die technische Grundlage für eine anlasslose Totalüberwachung der Bürger. Jede vorhandene Technik wird früher oder später eingesetzt und sodann auch das

gesprochene Wort von einem Staatsunternehmen überwacht.“

Den Fahrgästen bleibt künftig nur die Gewissheit, in Bussen und Bahnen genau überlegen zu müssen, was sie in Gesprächen von sich geben. Denn eine nachvollziehbare Begründung, wieso die Kameras auch zum Abhören geeignet sind, hat die BVG bisher nicht geliefert. Vielleicht ja: „Weil wir dich lieben“

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 „Octogon 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 alldem 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.



Drücker-Kolonne

Versuchen Sie doch mal, den Kudamm vom Kranzler bis zum Lehniner Platz zu laufen, ohne auch nur ein einziges Mal angequatscht zu werden. Es kann kaum gelingen, zu viele Verteiler und Animateure versuchen Sie zu ködern.

Allein an der Kreuzung zur Joachimsthaler Straße verteilen gleich vier Leute ihre Werbezettel, alle für unterschiedliche Firmen. Der hübsche Inder wirbt für ein türkisches Restaurant, die trotz Kälte recht leicht bekleidete junge Dame bietet einen Handyvertrag an, zum Abschluss soll man aber in ein Geschäft gehen. Nein, das ist mir zu wenig kundenfreundlich, weiter gehts also ohne Telefon. Noch eine zu dünn angezogene Frau, fast noch ein Mädchen, sie friert ganz offensiv vor aller Augen. Vielleicht hofft sie auf einen Mitleidsbonus, aber ob das reicht, den beworbenen Frisiersalon mit angeschlossenem Nagelstudio zu besuchen? Bei mir jedenfalls nicht. Für ein Nagelstudio ganz anderer Art wird vom vierten Verteiler geworben, der “Club” liegt gleich um die Ecke.

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

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

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

