



1 | 2022 DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM BERLIN

Zeitschrift der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin und der Freunde und Förderer des DTMB e.V. 38. (62.) Jahrgang · Preis: 5,00 €



**Schwerpunkt: Mobilität in der Stadt
Barrierefreie Mobilität
Wahnsinn – Illegale Autorennen
Das digitale Klassenzimmer – Visionen neuer Mobilität**



Inhalt

Zu dieser Ausgabe	3
Zerstörung mit Tradition	
Wie Alt-Berlin unter die Räder kam	4
Entlastung durch Ringe	
Berlins Straßenplanung	8
Vom Einstiegs- zum Ausstiegsfahrzeug	
Fahrradkonjunkturen und Konfliktherde in Berlin	12
In fünf Minuten vom Gleisdreieck zum Hauptbahnhof	
Berlins S-Bahn-Netz erhält eine neue Nord-Süd-Achse	16
Barrierefreie Mobilität	
Wie die Online-Karte Wheelmap.org Informationen zur Barrierefreiheit überall verfügbar macht	19
Das digitale Klassenzimmer – Visionen neuer Mobilität	
Neuer Workshop des Junior Campus	22
Wahnsinn – Illegale Autorennen. Wie stoppen wir den Tempo-Rausch?	
Neue Sonderausstellung im Deutschen Technikmuseum	24
Objekt des Monats	
Januar, Februar, März, April	30
SDTB-Info	
Geteilte Schriften	
Ergebnisse und Perspektiven des Projektes „Die Sichtbarmachung des Sichtbaren – Berlins typografisches Kulturerbe im Open Access“	33
Pontlevoy – Berlin und zurück	
Deutsches Technikmuseum restituiert geraubtes Buch	36
Was war hier mal? Historische Fotos im Museumspark	38
Die kids.digilab.box kommt in Berliner Kitas	39
Verleihung des Sonderpreises der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte	40
FDTM-Info	
Einladung zur 67. Mitgliederversammlung des FDTM Berlin e. V.	40
Neue Mitglieder	40
Medien-Tipp	41
Nachruf auf Gail S. Halvorsen	42

Autorinnen und Autoren dieser Ausgabe

Felix Bamforth · Galerie p98a, **Joachim Breuning** · Vorstand SDTB, **Reinhard Demps** · Chefredakteur, **Gerhard Forck** · Redakteur, **Andrea Grimm** · Mitarbeiterin Handwerk und Produktion, **Wolfgang Jähnichen** · Vorsitzender FDTM, **Ralf Karasch** · FDTM, **Herbert Liman** · FDTM (†), **Svenja Olbrich** · Mitarbeiterin Sozialhelden e. V., **Peter Pröhl** · Mitarbeiter Provenienzforschung, **Lars Quadejacob** · Leiter Landverkehr, **Marcel Ruhl** · Leiter Historisches Archiv, **Magdalene Schlösser** · Projektmitarbeiterin digiS, **Claudia Schuster** · Leiterin Schifffahrt und Nautik, **Peter Schwirkmann** · Leiter Sammlungsdienst, **Julia Stange** · Mitarbeiterin Bildung und Vermittlung, **Frank Steinbeck** · Mitarbeiter Landverkehr, **Matthias Stier** · Projektmanager Digitale Strategie, **Elisabeth Weber** · Mitarbeiterin Provenienzforschung, **Grit Weirauch** · Mitarbeiterin kids.digilab.berlin, **Lilith Zachwieja** · Leiterin Werkstatt der Galerie p98a

Herausgeber:

Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (SDTB) und Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V. (FDTM) V. i. S. d. P.: Joachim Breuning (Vorstand der SDTB) und Wolfgang Jähnichen (Vorsitzender des FDTM)

SDTB:

Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin
Tel.: (030) 90 25 40, Fax: (030) 90 25 41 75
Homepage: www.technikmuseum.berlin
E-Mail: info@technikmuseum.berlin

FDTM:

Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin
Tel.: (030) 262 20 31, Fax: (030) 26 55 81 85
Homepage: www.fdtm.de
E-Mail: info@fdtm.de

Vom Finanzamt für Körperschaften Berlin als besonders förderungswürdig anerkannt.
Steuernummer: 27/655/52092
Newsletterbestellung über E-Mail:
newsletter@fdtm.de
Termine der Verkehrsvereine Berlin und Brandenburg auch unter: www.hivbb.de

Die Geschäftsstelle im Stellwerk ist donnerstags von 10–13 Uhr geöffnet.

Erscheinungsweise:

Die Zeitschrift erscheint mindestens viermal im Jahr. Namentlich gezeichnete Beiträge stellen die Meinung des Autors/der Autorin dar.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur unter Angabe der Quelle und Zusendung eines Belegexemplars gestattet.

Redaktion:

Dr. Maria Borgmann (stellv. Chefredakteurin SDTB), Reinhard Demps (Chefredakteur FDTM), Gerhard Forck (FDTM), Michael Grunwald (FDTM), Madeleine Kneissig (SDTB), Jörg Rüsewald (stellv. Chefredakteur SDTB, JR), Astrid Venn (SDTB) Dr. Tiziana Zugaro (SDTB, TIZ)

E-Mail: zeitschrift@technikmuseum.berlin

Redaktionsbeirat:

Prof. Joseph Hoppe (SDTB), Herbert Liman (FDTM), Dr. Felix Lühning (SPB), Dr. Christian Neuert (SDTB), Achim Pohlman (FDTM), Lars Quadejacob (SDTB), Dr. Jürgen Rose (Förderverein der Archenhold-Sternwarte), Jörg Schmalfuß (SDTB), Claudia Schuster (SDTB), Barbara Senst (FDTM)

Gestaltung:

Lennart Fischer, Berlin

Druck:

Umweltdruck Berlin GmbH,
Sportfliegerstraße 5, 12487 Berlin

Verkaufspreis:

Mitglieder des FDTM erhalten die Zeitschrift im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Abonnementpreis einschließlich Versandkosten 20,00 € pro Jahr. Bestellung beim FDTM. Die Lieferung erfolgt nach Vorauszahlung des Betrages auf das Konto bei der Berliner Sparkasse:
IBAN DE4310050000620005432
BIC BELA2333

Auflage:

1 800 Exemplare

Titelbild:

Ausschnitt eines Werbeplakates des Fahrradherstellers NSU aus den 1950er Jahren.
Foto: Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau

Verkaufspreis für diese Ausgabe:

Einzelpreis 5,00 €, Versandkosten 1,65 €

ISSN: 1869 – 1358

Zu dieser Ausgabe

Liebe Leserin, lieber Leser,

wenn Sie „Mobilität in der Stadt“ lesen, woran denken Sie zuerst? An Ihre eigenen täglichen Fahrten mit Fahrrad, Auto, Bus, Straßenbahn, U- oder S-Bahn? Oder vielleicht auch an die zurückliegenden zwei Corona-Jahre, in denen die Mobilität manchmal eingeschränkt war? Vielleicht auch an die vielen Pläne und Visionen, die es in Berlin zum Umbau von Straßen und Vierteln gab und gibt, um den Verkehr in Zukunft besser zu gestalten?

Ja? Dann werden Sie einiges von dem auch in dieser Ausgabe wiederfinden! Am Anfang werfen wir einen Blick – wie könnte es anders sein – auf den Ursprungsort der Stadt Berlin. Peter Schwirkmann macht sich dabei Gedanken um die Frage, wie der motorisierte Straßenverkehr nicht nur die Verkehrsplanung beeinflusste, sondern zum „Leitmotiv moderner Stadtplanung“ wurde. Wer sich schon mal am Molkenmarkt oder auf der Mühlendammbrücke umgeschaut hat, weiß Bescheid!

Keine Diskussion über Mobilität in Berlin ohne die sogenannte Stadtautobahn. Für die einen das längst veraltete Symbol einer „autogerechten Stadt“, für die anderen die beste Möglichkeit, um schnell große Distanzen zurückzulegen (den obligatorischen Stau mal außen vorgelassen). Herbert Liman wirft dabei einen Blick auf die Geschichte der innerstädtischen „Fernstraßen“ in Westberlin und auf ihre US-amerikanischen Vorbilder.

In einem weiteren Schlaglicht auf die Mobilität in der Stadt beleuchtet Frank Steinbeck das Fahrrad. Im Zuge der Corona-Pandemie – und ganz allgemein der „Mobilitätswende“ – soll dem Zweirad wieder mehr Raum auf Berlins Straßen zur Verfügung gestellt werden. Auch hier hilft ein Schulterblick in die Vergangenheit, als das Fahrrad zum „Schrittmacher der Massenmotorisierung“ avancierte.

Doch damit nicht genug: Der Schienenverkehr spielt natürlich eine ebenso große Rolle der Mobilität in unserer Stadt. Lars Quadejacob berichtet über ein mächtiges Infrastrukturprojekt: Die „City S-Bahn“, eine im Bau befindliche S-Bahntrasse, die – quer durch die Stadt – Nord- und Südring miteinander verbinden wird. Dabei entsteht unter anderem in unmittelbarer Nachbarschaft zum Deutschen Tech-

nikmuseum am Gleisdreieck ein ganz neuer Haltepunkt.

Einen ganz anderen Blick auf Mobilität hat unsere Gastautorin Svenja Olbrich vom Verein Sozialhelden e. V. Sie beschäftigt sich mit der Frage, wo Mobilität überall verhindert wird – um mehr Mobilität zu ermöglichen. Ob Geschäft, Café oder Museum: Treppenstufen oder schmale Eingänge sind wesentliche Hindernisse für alle von uns, die mit Rollstuhl, Rollator oder anderen Gehilfen unterwegs sind. Genau dort setzt die „Wheelmap“ an, ein Online-Kartendienst, der Angaben zur Rollstuhlgänglichkeit von Orten sammelt und nutzbar macht.

Julia Stange wiederum berichtet uns von einem ziemlich spannenden neuen Workshop-Angebot des Junior Campus. Hierbei entwickeln Grundschülerinnen und Grundschüler ihre eigenen Visionen der Mobilität der Zukunft; natürlich nicht ohne das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt und die Umgebung der eigenen Schule auf Schallpegel, CO₂- und Feinstaubbelastung überprüft zu haben.

Und nicht zuletzt bekommen Sie, liebe Leserin und lieber Leser, einen Eindruck von unserer jüngst eröffneten Sonderausstellung, die sich einem weniger positiven Mobilitätsthema widmet: dem illegalen Autorennen. Frank Steinbeck fragt dabei, wo die Wurzeln der Raserei liegen und wie die kulturellen Leitbilder unserer automobilen Kultur aussehen, die die Rennen und deren Opfer erst hervorbringen. Am Ende steht die alles entscheidende Frage: „Wie stoppen wir den Tempo-Rausch?“

Darüber hinaus gibt es natürlich noch allerlei vom Museum und vom Förderverein zu berichten. Beispielsweise über die Rückgabe eines in Frankreich geraubten Buches aus den Beständen des Deutschen Technikmuseums – ein hervorragender Erfolg unserer Provenienzforschung.

Oder über ein neues Angebot im Museumspark: Stelen mit historischen Fotos und per QR-Code abrufbaren Kurzvideos lassen das einstige rege Treiben des Bahnbetriebswerks erahnen.

Oder über das nun abgeschlossene Digitalisierungsprojekt von Schriften Berliner

Schriftgießereien: Dabei wurden sage und schreibe 516 Schriftmusterbücher und 302 Schriftdrucke digitalisiert und zugänglich gemacht.

Am Ende würdigen wir Gail S. Halvorsen, langjähriges Ehrenmitglied des Fördervereins, der jüngst verstarb. Sein bewegtes Leben und sein Einsatz als Pilot zur Zeit der Berliner Luftbrücke lässt uns unwillkürlich auch an den Krieg in der Ukraine denken. Das Deutsche Technikmuseum zeigt sich solidarisch und schließt sich dem Statement des Landesverbandes der Museen zu Berlin an. Außerdem bekommen Besucherinnen und Besucher aus der Ukraine freien Eintritt in den Häusern der Stiftung.

Sie sehen also, wir haben wiederum einen bunten und etwas wilden Strauß an Themen, Beiträgen und Nachrichten für Sie zusammengebunden. Wir hoffen, dass auch diese Ausgabe auf ihr Interesse stößt. Genießen Sie den Frühling und viel Freude beim Lesen.

REINHARD DEMPS, JÖRG RÜSEWALD



Zerstörung mit Tradition

Wie Alt-Berlin unter die Räder kam

breiter Straßenzüge und einen freien Raum in der Mitte, der bis zur Spree reicht und quer in Nord-Süd-Richtung durch die Spandauer Straße geteilt wird.

Auf dem anderen Spreeufer liegt heute das Humboldt Forum, das mit drei barocken Fassaden rekonstruierte Berliner Schloss. Der Freiraum zwischen Fernsehturm und Spree – das sogenannte Rathaus-Forum und westlich



▲ **Blick nach Westen Richtung Spree. Im Vordergrund Rathaus-Forum mit Fernsehturm und Marienkirche, dahinter bis zur Spree das Marx-Engels-Forum. Links hinter dem Roten Rathaus die große Kreuzung Grunerstraße / Spandauer Straße bereits im Umbau.**

Foto: Google Maps 2022

Unter dem Schlagwort Mobilitätswende wird die Verteilung des Straßenraums in der Stadt neu verhandelt. Mehr Platz für Radfahrer, Fußgänger und den ÖPNV, auch zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs stehen auf der politischen Agenda. Ein Blick auf das Zentrum von Berlin zeigt, dass der motorisierte Straßenverkehr nicht nur Gegenstand der Verkehrsplanung war, sondern – in radikaler Abkehr von der Stadt des 19. Jahrhunderts und ihrer Geschichte – zu einem gestalterischen Leitmotiv moderner Stadtplanung und Architektur wurde.

Der Fernsehturm am Alexanderplatz gilt Berlinern wie Touristen als der Referenzpunkt des Zentrums. Die Schönheit dieses städtebaulich modernen Zentrums erschließt sich am besten aus der Vogelperspektive von der Aussichtsetage des Fernsehturms in 203 Metern Höhe. Der Blick nach Westen offenbart hier einen bestechend symmetrischen Verlauf



▲ **Stadtkern um 1910. Blick vom Rathausturm auf die Marienkirche und den Neuen Markt.**

Foto: Otto Heacke, akg



▲ **Straßenprofil alt: Die Leipziger Straße Höhe Wilhelmstraße, Blick Richtung Potsdamer Platz.**

Foto: unbekannt



▲ **Straßenprofil neu: Die Leipziger Strasse Höhe Markgrafenstrasse, Blick Richtung Spittelmarkt.**

Foto: Ralf Roletschek, Wikimedia Commons

der Spandauer Straße das Marx-Engels-Forum – umfasst nicht weniger als zehn Hektar. Er war bis nach dem Zweiten Weltkrieg der Mittelteil der kompakt bebauten Berliner Altstadt, genauer: Teil von Alt-Berlin, also jenem Gebiet, das im Westen von der Spree und nordöstlich vom Stadtbahnviadukt, das der Kontur des im 17. Jahrhundert angelegten Festungsgraben folgt, begrenzt wird.

Allein die direkt am Fuße des Fernsehturms im freien Raum platzierte Marienkirche weist heute noch auf die ursprüngliche Situation eines dicht bebauten und bewohnten Stadtkerns. Nichts deutet darauf hin, dass die Kirche schon immer dort stand, nämlich am Neuen Markt - heute eine in Berliner Souvenirläden gern verkaufte Altstadt-Vedute.

Stadt ohne Altstadt

Das in Deutschland beispiellose Überschreiben des Straßengrundrisses im Stadtkern ist das Ergebnis von Kriegszerstörung, Enteignung, Raub, Straßendurchbrüchen, Flächenabriss, Straßenverbreiterungen und -verlegungen nicht zuletzt im Zuge der sozialistischen Umgestaltung des Zentrums der Hauptstadt der DDR mit Staatsrat, Außenministerium, Palast der Republik, dem ZK der SED und dem Fernsehturm als Stadtkrone. Der Ausbau der einstigen Stadtmitte zur Staatsmitte in den 1960er und 1970er Jahren entsprach dabei weniger verkehrstechnischen als repräsentativen Ansprüchen, wie dem nach Aufmarschachsen und -plätzen für Massendemonstrationen und Militärparaden. Abriss des Alten und Neugestaltung im großen Maßstab sind jedoch nicht singulär für die Epoche der DDR. Vielmehr begann bereits in der Mitte 19. Jahrhunderts die Umgestaltung Alt-Berlins und Alt-Köllns zu einem modernen Stadtzentrum, vor allem auch im Namen des Verkehrs. Beispielhaft lässt sich dies am Ausbau der verkehrsreichen Ost-West-Verbindung über die Spree nachzeich-

nen, nämlich dem südlich der heute gänzlich leergeräumten Mitte gelegenen Mühlendamm und dem Molkenmarkt.

Die Ost-West-Verbindung

Wer vom Potsdamer Platz der Bundesstraße 1 Richtung Osten folgt, durchquert die Friedrichstadt zunächst auf der Leipziger Straße in ihrer ursprünglichen Breite. Ab Höhe Charlottenstraße verdoppeln sich die Fahrspuren, die Blockrandbebauung der Vorkriegszeit ist verschwunden, weit hinter den ehemaligen Fluchtlinien tut sich eine mehr oder weniger geschlossene Hochhausbebauung auf. Achtspurig führt die Straße weiter über den – nur noch als Name auf Straßenschildern vorhandenen – Spittelmarkt

und die Gertraudenbrücke nach Alt-Kölln mit den Punkthochhäusern der Fischerinsel zur Rechten und gelangt sodann über die Mühlendammbrücke zum Molkenmarkt, dem ältesten Marktplatz Alt-Berlins. Die ins Mittelalter zurückreichende Geschichte des Ortes rückte jüngst wieder durch einen archäologischen Sensationsfund ins Bewusstsein, den 2,5 Meter unter dem Straßenniveau liegenden Bohlendamm entlang der Stralauer Straße aus dem 13. Jahrhundert.

Abriss und Umbau

Der Mühlendamm ist die erste urkundlich erwähnte Querung der Spree und Nukleus der spätmittelalterlichen Doppelstadt Berlin-Cölln, die sich nach 1200 beidseitig der Spree

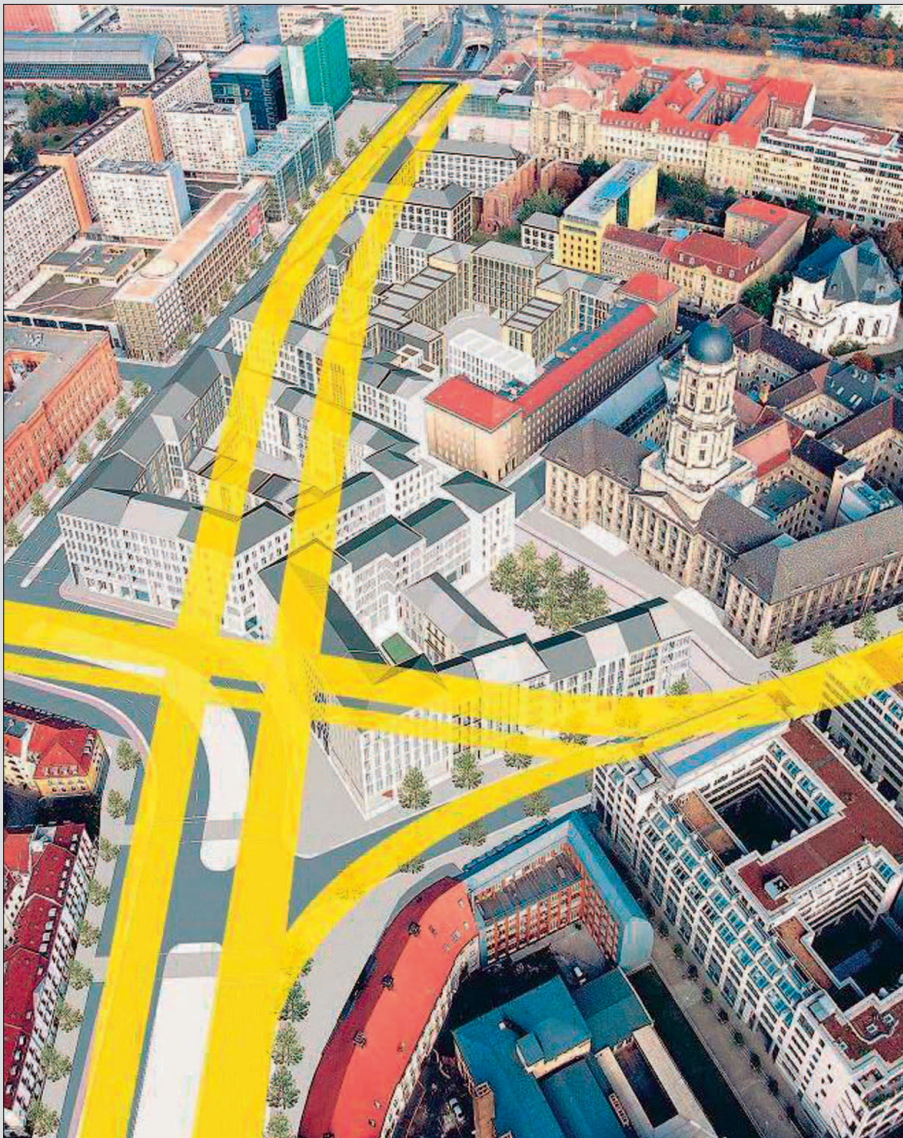


▲ **Blick Richtung Molkenmarkt: Mühlendammbrücke mit neuem Sparkassengebäude nach 1902. Ein Stadtmodell der neuen Brücke von 1894 aus dem Bestand des Verkehr- und Baumuseums ist in der Schifffahrtsausstellung des Deutschen Technikmuseums im EG ausgestellt.** Foto: Waldemar Titzenthaler, Landesarchiv Berlin



▲ **Siegerentwurf für neue Mühlendammbrücke 2021, Fertigstellung geplant 2028**

Foto: Arup/COBE, SenUVK



▲ **Planung Molkenmarkt. Simulation einer künftigen Bebauung und heutiger Straßenverlauf auf Basis des Stadtmodells 1:1000 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen 2010.** Foto: Promo / Reinheckel

um Nikolaikirche und Molkenmarkt sowie um die 1964 abgerissene Petrikirche und den verschwundenen Köllnischen Fischmarkt entwickelte. Er diente sowohl als Wehr als auch als Mühlenstau und war eine der belebtesten Geschäftsstraßen Berlins, die 1687 zur Zeit des Großen Kurfürsten durch den Bau der Neringschen Kolonnaden aufgewertet wurde. 1891 führten zehn Pferdelinienbahnen über den Mühlendamm, 1894 erfolgte der Bau einer neuen Brücke mit einer Breite von 26,5 Metern. Bereits 1888 war hier am Hauptarm der Spree eine Schleuse eingerichtet worden.

Die radikalste Umgestaltung des Mühlendamms und der Straße bis zum Molkenmarkt erfolgte während der NS-Zeit. Diese bestand einerseits im Umbau der vorhandenen in eine neue 135 Meter lange Zweikammerschleuse. Andererseits wurde an der südlichen Straßenseite mit der neu errichteten Reichsmünze („Alte Münze“) anstelle der kleinteiligen Bebauung („Krögel“) eine neue „würdige“ Bauflucht als Teil einer auf Durchfahrt orientierten, autogerechten Schnellstraße geschaffen. Auf der nördlichen Seite wurde dabei 1936 der dem breiteren Brückenprofil im Wege stehende Rokoko-Bau, das 1769 erbaute Ephraim-Palais („Schönste Ecke Berlins“), abgetragen. Eine Behelfsbrücke ersetzte zunächst die abgebrochene Mühlendammbrücke. Zum Bau der neuen Brücke kam es kriegsbedingt nicht mehr. Im Zweiten Weltkrieg zerstört, wurde die Behelfsbrücke nach dem Krieg provisorisch wiederaufgebaut. 1966 bis 1968 entstand die heutige Spannbetonbrücke mit einer Breite von 44,5 Metern.

Mit dem Bau der 116 Meter langen Mühlendammbrücke wurde verkehrstechnisch vollendet, was durch die Planungen und Baumaßnahmen der 1930er Jahre angelegt worden war. Sie – wie auch die westlich gelegene Gertraudenbrücke (1977) über den Spreekanal – wurde nicht mehr als erlebbare Passage eines Wasserlaufes gebaut, sondern als Teil einer breiten Autostraße, auch ohne Rücksicht auf historische Platzgestaltungen.

Der Potsdamer Platz, seines Verkehrs wegen von Stadtbaurat Martin Wagner zum „Weltstadtplatz“ des neuen Groß-Berlin stilisiert, wurde immer wieder bemüht, um auf die scheinbar drängende Verkehrsfrage hinzuweisen. Tatsächlich war der Platz mit seinen fünf Straßeneinmündungen ein Nadelöhr, an dem sich Automobile neben Straßenbahnen, Radfahrern etc. stauten. Mitte der 1930er Jahre kam es aber nicht zu einem Umbau des Potsdamer Platzes, sondern des in Wirklichkeit verkehrsreicheren Mühlendamms. Doch auch jetzt konnte der tatsächliche Kraftfahrzeugverkehr allein den Zug ins Monumentale nicht



▲ Molkenmarkt, Blick in die Spandauer Straße, 1925.

Foto: Stiftung Stadtmuseum Berlin

plausibel machen. 1939, auf dem Höhepunkt der Vorkriegsentwicklung, kam in Berlin auf 19 Einwohner nur ein Automobil.

Die Verkehrsplanung der wichtigen Ost-West-Verbindung hat in den 1960er Jahren mit der Anlage der Grunerstraße noch eine weitere Radikalisierung erhalten. Nun wurde, abweichend vom alten Straßenverlauf, eine Verbindung zwischen Mühlendamm und Alexanderplatz auf „kürzestem Wege“ geschaffen, mit großflächigem Abriss sämtlicher Bebauung, abgesehen von Altem und Neuem Stadthaus sowie dem Roten Rathaus. Diesen totalen Kahlschlag zu korrigieren war unter anderem Anliegen des 1996 erstmals vorgelegten Planwerks Innenstadt des Staatssekretärs für Planung in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und späteren Senatsbaudirektors Hans Stimmann.

Kritische Rekonstruktion

Unter Bezug auf Straßenfluchten der Vorkriegszeit sollten dort, wo dies möglich war, die entstandenen Fehlstellen und Lücken mit einer geschlossenen Blockrandbebauung ausgebessert und so ein Zusammenwachsen der seit 1961 getrennten Stadthälften zwischen City West und Zentrum befördert werden. Im Streit um das 1999 final verabschiedete Konzept ging es nicht nur um Stilfragen und die Rolle privater Bauherren, sondern auch um Verkehrsfragen. So wurde zwar der Rückbau der Grunerstraße und die Teilrekonstruktion des Molkenmarkts verbunden mit der Schaffung eines neuen Klosterviertels – das aktuell größte Entwicklungsprojekt der Innenstadt – verankert. Der damit verbundene Rückbau der Autobahn-schneise Mühlendamm scheiterte jedoch am Widerstand der CDU-Fraktion in der Großen

Koalition des Berliner Senats, die auf die Bedürfnisse der Autofahrer pochte. So blieb es abgesehen von einer bis heute anhaltenden Debatte über die Straßenbahn beim Status Quo. Akut wurde die Frage 2019, nicht wegen neuer städtebaulicher Überlegungen, sondern weil nun die Bauwürdigkeit der Brücke offenbar wurde. Zunächst wollte die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz die Brücke 1:1 durch einen Neubau ersetzen, auch um auf diesem Wege ein zeitaufwendiges Genehmigungsverfahren zu umgehen. Nach Protesten, die vom Verein der Berliner Ingenieure und Architekten über den Bezirk Mitte, dem Verein für die Geschichte Berlins bis zum Verein Changing Cities und vielen anderen ausgingen, und die mit Blick auf Stadtbild wie Mobilitätswende eine deutlich schmalere Brücke in Anlehnung an den etwa 28 Meter breiten Vorgängerbau forderten, lenkte der Senat ein und änderte die Vorgaben für einen Realisierungswettbewerb. Der unterstellte Autoverkehr geht von künftig 63.000 Fahrzeugen täglich statt von 72.000 Fahrzeugen gegenwärtig aus. Diese Annahme bildet weiterhin die planungsrechtliche Grundlage für einen Ersatzbau. Nach Auffassung der Senatsverwaltung würde eine geringere Kapazität zu Belastungen an anderer Stelle bei der Spreequerung führen. Im Ergebnis der jetzt beschlossenen Lösung mit zwei Auto-spuren pro Richtung kam Verkehrssenatorin Günther (Grüne) 2021 der Kernforderung der CDU von 1996 nach. Die mitregierende SPD hatte sich damals für eine schmalere Brücke mit einer Spur je Richtung ausgesprochen.

Mit leicht konkavem Schwung überspannt der 2021 vorgestellte Siegerentwurf die Spree. „Dank einer besonders effizienten und

materialsparenden Konstruktion“, so die Begründung der Jury, „erfüllt er die Kriterien für Nachhaltigkeit“ und mache die 39 Meter breite Mühlendammbrücke zur „Brücke für die Mobilitätswende“.

Vorgesehen sind je Richtung zwei Autospur-en, eine kombinierte Rad- und Busspur, sowie ein vier Meter breiter tieferliegender Gehweg, der durch Sitzgelegenheiten eine hohe Aufenthaltsqualität mit Blick in die Stadt ermöglichen soll. Für den Fall des bislang nicht datierten Baus der Straßenbahnlinie über die Leipziger Straße würde eine Autospur je Richtung entfallen können und der Radverkehr mit dem Wegfall des Busverkehrs eine eigene Spur erhalten.

Den Anforderungen des Kraftverkehrs der Gegenwart folgt auch die neue Kreuzungssituation am Molkenmarkt. Die immer noch großzügige Dimensionierung ergibt sich aus den Abbiegeradien von zwölf Metern, die mit Rücksicht auf den Wirtschaftsverkehr festgelegt wurden. Der vom Senat angestrebten „Wiedergewinnung eines Stücks der historischen Mitte am Molkenmarkt“ ging planerisch allerdings die Festlegung des Straßenverlaufs voraus. Den historischen Straßenfluchten kann daher bei der Bebauung nur bedingt Rechnung getragen werden.

Der Rückbau am Molkenmarkt ist zweifellos eine städtebauliche Verbesserung. Jedoch bleiben Mühlendamm, Grunerstraße und die nach wie vor verbreiterte Spandauer Straße Verkehrsschneisen, die zusammengehörende Stadtquartiere wie das Nikolaiviertel und das Klosterviertel auch weiterhin trennen werden.

Welche Rolle der motorisierte Individualverkehr im Zentrum spielen kann und soll, ergibt sich nicht allein aus der gerechteren Verteilung des vorhandenen Verkehrsraums. Dahinter steht auch die Frage, wie Stadt zukünftig – nach Reparatur, Um- oder Neubau – aussehen soll. Sollen Straßen wieder mehr sein als weite unwirtliche Transitzonen, nämlich durch Architektur in menschlichem Maß gefasste Räume, die auch für Menschen zu Fuß attraktiv sind? Einen Hinweis gibt eine Betrachtung auf Augenhöhe statt aus der Vogelperspektive. Vor Jahrzehnten schon wurde die autogerechte Stadt als überholtes Leitbild verworfen. In Alt-Berlin bleibt sie eine Untote.

PETER SCHWIRKMANN

Literatur

Benedikt Goebel, Der Umbau Alt-Berlins zum modernen Stadtzentrum. Berlin 2003

www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedtebau-projekte/molkenmarkt/, letzter Abruf am 8.4.2022.

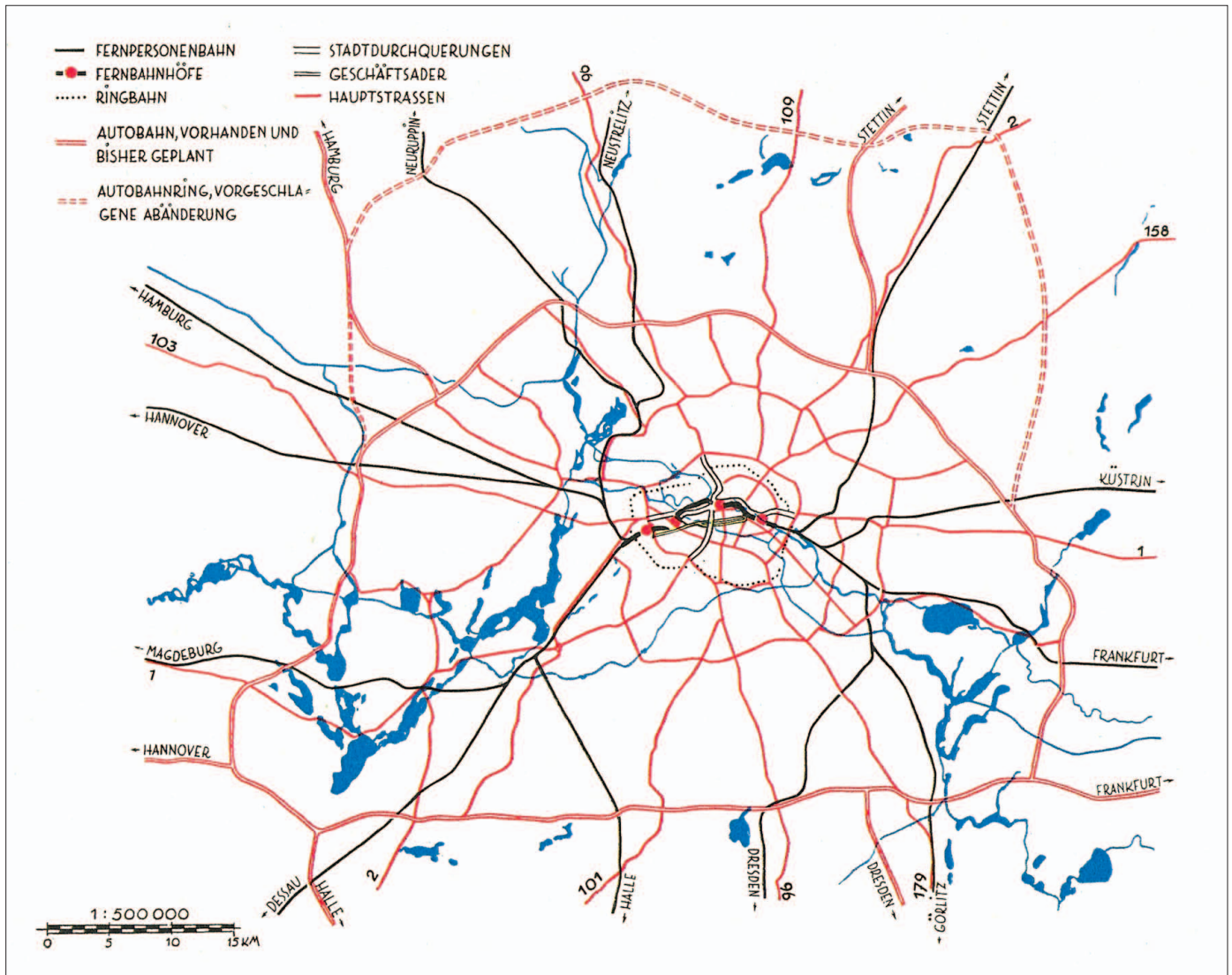
www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/infrastruktur/brueckenbau/muehlendammbuecke, letzter Abruf am 8.4.2022.

Entlastung durch Ringe

Berlins Straßenplanung

Ringe von Hauptverkehrsstraßen

Der Wettbewerb Groß-Berlin (siehe Nr. 3/2020 dieser Zeitschrift) stellte eine Lösung mit innerem Bahnring, einer Nord-Süd-Verbindung im Bahnnetz und einem Netz von Hauptverkehrsstraßen vor, die ringförmig um die damalige Stadt verliefen: ein innerer Ring etwa im Zuge der ehemaligen Stadtmauer, ein mittlerer Ring etwa entlang des heutigen S-Bahn-Ringes und



▲ Verkehrsplan von Berlin und Umgebung, um 1950. Nach dem sogenannten „Zehlendorfer Plan“ – und in seiner Fortschreibung: dem „Bonatz-Plan“ – verteilt sich der vom Autobahnring ausgehende Verkehr durch Ausfallstraßen und Verteilungsgürtel auf die Stadtteile und Stadtdurchquerungen. FDTM / Foto: Reinhard Demps

Am Ende des 19. Jahrhunderts waren Berlin und die Region um die Haupt- und Residenzstadt des Deutschen Reiches durch Eisenbahnstrecken und Chausseen erschlossen, die alle strahlenförmig auf die Stadt zuliefen. Der Straßenverkehr von Ost nach West sowie von Nord nach Süd verlief also durch die Stadtmitte, egal ob von Teltow nach Bernau oder von Dresden nach Stettin. Zunehmender Verkehr, insbesondere durch die neu aufgekommenen Kraftwagen, erzeugten Verkehrsstaus und Belästigungen auf den

Straßen der Innenstadt. Es fehlten Ring- und Querstraßen. Die Eisenbahnlinien endeten mit Kopfbahnhöfen außerhalb der alten Grenzen der damaligen Stadt. Besonders deutlich machte sich das Fehlen einer Nord-Süd-Verbindung bemerkbar. Ein Beispiel: Eine Fahrt von Halle/Saale nach Westpreußen endete Anfang der 1930er Jahre zunächst am Anhalter Bahnhof. Von dort musste man mit der Straßenbahn durch Berlin zum Bahnhof Friedrichstraße fahren, wo dann der Zug nach Schneidemühl wartete.

ein dritter Ring, der „Außenring“. Die Ausfall- und die Ringstraßen sollten die Wohnviertel vom Durchgangsverkehr freihalten und die Industrieregionen miteinander verbinden. Dieser auf den Entwürfen von Hermann Jansen und Josef Brix beruhende Plan von 1912 wurde fortgeschrieben. Eine Verwirklichung verzögerte der Erste Weltkrieg, wäre aber wohl durch die Gründung des Zweckverbandes Groß-Berlin 1912 möglich gewesen. Sie konnte jedoch erst durch die Bildung der Groß-Gemeinde Berlin 1920 begonnen und



▲ Postkarte mit Motiv der A 100, Anschlussstelle Kurfürstendamm, um 1965.

Foto: PZB Verlag, Petershagen, flickr.com



▲ Baustelle des Bauabschnitts 16 in Treptow, 2020. Der geplante 17. Bauabschnitt soll die A 100 bis zur Storkower Straße in Lichtenberg führen. Foto: mompl, flickr.com



Bauphasen und Teilabschnitte der Bundesautobahn 100

Jahr	von	bis
1958	AS Kurfürstendamm	AS Hohenzollerndamm
1960	AS Hohenzollerndamm	provisorische AS Detmolder Straße
1961	AD Funkturm	AS Hohenzollerndamm
1962	AD Charlottenburg	AS Kaiserdamm-Süd
1963	AS Kaiserdamm-Süd	AD Funkturm
1969	AS Detmolder Straße	AS Wexstraße
1973	AS Seestraße	AS Jakob-Kaiser-Platz
1976	AK Schöneberg	provisorische AS Sachsenendamm
1978	AS Wexstraße	AK Schöneberg
1979	AD Charlottenburg	AS Jakob-Kaiser-Platz
1981	AS Alboinstraße	AS Gradestraße
1987	provisorische AS Suadicanistraße	AS Alboinstraße
1996	provisorische AS Sachsenendamm provisorische	AS Suadicanistraße
2000	AS Gradestraße	AS Buschkrugallee
2004	AS Buschkrugallee	AS Grenzallee
Weitere zwei Teilabschnitte der A 100 sind in Planung beziehungsweise Umsetzung: AS Grenzallee – AS Am Treptower Park AS Am Treptower Park – AS Storkower Straße		
AS: Anschlussstelle, AD: Autobahndreieck, AK: Autobahnkreuz		

nach dem Plan des Stadtbaurates Hermann Hahn von 1926 weitergeführt werden.

Die Fortschreibung erfolgte dann nach dem Zweiten Weltkrieg, zunächst nach dem Zehlendorfer Plan von 1945 und der Planung des Stadtbaurates Karl Bonatz 1948 bis zur endgültigen Festsetzung im Flächennutzungsplan von 1950. Er sah Wohngebiete ohne Durchgangsverkehr und Bündelung des Verkehrs auf einem Schnellstraßennetz vor, das zwei Straßentypen auswies: Hauptverkehrsstraßen mit Mittelstreifen, Straßenbahntrasse, zwei dreispurigen Fahrbahnen, Radweg und Gehweg (Beispiel Kurfürstendamm).

Schnellstraßen Typ 1 mit durchgehender Fahrbahn in der Mitte für den Durchgangsverkehr, mit wenigen Kreuzungen, sowie zwei Anliegerfahrbahnen für Anwohner und Radfahrer (Beispiel Heerstraße).

Schnellstraßen Typ 2 wies zwei- und dreispurige Fahrbahnen und einen Mittelstreifen auf, aber ohne Straßenbahntrasse, sowie Geh- und Radweg. Die wichtigsten Kreuzungen wurden untertunnelt. Ansonsten sollte es keine Kreuzungen geben (Beispiel Bundesallee).

Parallel zum Ausbau des Straßennetzes lief die Sanierung der Altbauten und der Beginn

von Neubauten als Wohnviertel. Dabei gab es eine heftige Auseinandersetzung um zwei verschiedene Sanierungsmöglichkeiten: Einerseits der Abriss der Altbauten mit Toiletten im Treppenhaus oder im Hof sowie Ofenheizung, dafür „Kahlschlagsanierung“. Das „Springviertel“ in Kreuzberg war das erste Neubaugebiet in Berlin, mit amerikanischen Mitteln gebaut, und wegen des Baubeginns im Frühling (englisch „spring“ für Frühling) so genannt. Auch das Hansaviertel im Tiergarten wurde als Muster für eine international ausgerichtete Bauweise – Baubeginn im Rahmen der Interbau-Ausstellung 1957 – errichtet. Andererseits erfolgte nur der Abriss von Hinterhaus und Seitenflügel bei Altbauten mit Sanierung des Vorderhauses sowie der Neubau ganzer Stadtteile wie zum Beispiel der Gropiusstadt. Beide Visionen sahen keinen Durchgangsverkehr vor.

Auch der U-Bahn-Bau der Vorkriegszeit wurde nach den vorhandenen Plänen wieder begonnen, so im Bezirk Wedding. Der Zubringer zur Bahn sollte der Bus sein. Die Straßenbahn im Westteil der Stadt brauchte für die neuen längeren Fahrzeuge neue Streckenführungen und es fehlten Betriebshöfe, sodass

der Senat entschied, den Straßenbahnverkehr durch Buslinien zu ersetzen. Die vorhandenen Trassen wurden abgebaut.

„Autobahnbau“ nach amerikanischem Vorbild

1950 reisten zwei Gruppen von Verkehrs- und Straßenplanern – Politiker und Fachleute – aus Berlin in die Vereinigten Staaten zur Besichtigung von Verkehrsanlagen, insbesondere der ab 1920 gebauten Parkways, auf denen Fußgänger, Radfahrer und Pferdefuhrwerke nicht verkehren durften. Straßen dieses Typs waren nur für Automobile vorgesehen und sollten die alten Stadtzentren mit den am Stadtrand gelegenen Neubaugebieten sowie den Erholungsgebieten verbinden. Nach dem Beispiel der Parkways sollten die Schnellstraßen in Berlin teilweise „autobahnähnlich“ ausgebaut werden. Aber wie war das zu finanzieren im „armen“ Berlin?

Das Bundesfernstraßengesetz von 1953 enthielt eigentlich keine Möglichkeit zur Finanzierung von innerstädtischen Autobahnen – hier „Fernstraßen“ genannt. Aber in der damaligen Fassung gab es durchaus Möglichkeiten von Zuschüssen für den Bau solcher



▲ Absage an die „autogerechte Stadt“: Ein breites zivilgesellschaftliches Bündnis macht sich gegen den Ausbau der Stadtautobahn stark, 2021.
Foto: Leonhard Lenz, Wikimedia Commons

Straßen. Das Gesetz galt auch in Westberlin, wo es die AVUS und anbaufreie Fernstraßen gab. Bundesgesetze galten in Westberlin nur, wenn sie vom Abgeordnetenhaus mit Billigung der Alliierten übernommen waren. Diese achteten peinlich genau darauf, dass „Berlin nicht von Bonn aus regiert“ wurde. Also wurde folgende Regelung erfunden: Die autobahnähnlich auszubauenden Straßen standen als „Schnellstraßen“ im Berliner Haushalt, aber unter „Bemerkungen“ wurde die Zuwendung des Bundes registriert. Das bedeutete in der Praxis, dass Berlin die erforderlichen Grundstücke erwarb und freiräumte, der eigentliche Bau aber von Berlin mit Bundesmitteln erstellt wurde. Der Bundesminister für Verkehr Hans Christian Seehofer und der Berliner Bausenator Rolf Schwedler waren sich schnell einig, obwohl sie politisch auf ganz unterschiedlichen Seiten (CDU und SPD) standen. Seehofer stimmte auch einer autobahnähnlichen blauweißen Beschilderung zu. Der Volksmund nannte dann die ersten gebauten Strecken „Stadtautobahn“.

Schon 1953 begann in Berlin der „Autobahnbau“, vor allem auf dem Abschnitt, der den Anschluss an die AVUS ermöglichte, die seit

1921 in Betrieb war und 1940 als Reichsautobahn „verreichlicht“ wurde. So kam sie der Vorstellung eines „Autobahnnetzes“ näher, wie das damalige Fernstraßengesetz es vorsah.

Einen großen Einfluss auf die Gestaltung des Autobahnnetzes hatte das Gutachten von Bruno Wehner, Professor für Straßen- und Verkehrswesen an der TU Berlin, aus den 1950er Jahren mit mehrfachen Fortschreibungen. Es sah neben dem Autobahnring – „mittlerer Ring“ – Tangenten („Tangentenviereck“) anstelle des inneren Ringes um die Innenstadt und nach außen zum Stadtrand vor. Sie prägten das Bild auf Stadtplänen, wurden aber aus wirtschaftlichen Gründen nicht verwirklicht. Nur die außerhalb des Stadtringes liegende Strecke der „Westtangente“ in Steglitz wurde gebaut. Anstelle der übrigen vorgesehenen Tangenten entstanden die Pankower, Hamburger und Dresdner Autobahnen.

Parallel zum Stadtautobahnbau wurden die Hauptverkehrsstraßen in Berlin (West) in den 1960er und 1970er Jahren mit besonderer Berücksichtigung des Radwegebaues neu gebaut oder erweitert. Als trotz all dieser Maßnahmen noch in einzelnen Wohnquartieren Durchgangsverkehr ermittelt wurden,

kamen in den 1970er Jahren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zum Einsatz. Die Abstimmung darüber lag bis Ende der 1980er Jahre bei der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen.

HERBERT LIMAN

Literatur

Deutsche Bauakademie (Hg.): Schriften des Forschungsinstituts für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung, Berlin 1958.

Hahn, Hermann: Der Ausbau des Berliner Straßennetzes, Berlin 1927

Kalender, Ural: Die Geschichte der Verkehrsplanung Berlins, Berlin 2012.

Kubisch, Ulrich und Rietner, Gert: Die AVUS im Rückspiegel, Berlin 1987.

Mächler, Martin: Weltstadt Berlin, Berlin 1986.

Michnik, Tobias und Nowack, Leander: Übergangsräume: Die Bushaltestellen auf der Berliner Stadtautobahn, Berlin 2021.

Moest, Walter: Der Zehlendorfer Plan – ein Vorschlag zum Wiederaufbau Berlins, Berlin 1947.

Schinz, Alfred: BERLIN, Stadtschicksal und Städtebau, Braunschweig 1964.

Wittig, Paul: Das Verkehrswesen der Stadt Berlin und seine Vorgeschichte, Berlin 1931.



Vom Einstiegs- zum Ausstiegsfahrzeug

Fahrradkonjunktoren und Konfliktherde in Berlin



▲ **Moderner Radweg an der Hasenheide.** Seit ein paar Jahren baut Berlin vermehrt breite, grün markierte Radwege. 2020 beschleunigte die Corona-Pandemie den Radwegebau: Die Stadt richtete sogenannte Pop-Up-Radwege ein, die später oft zu dauerhaften Radwegen ausgebaut wurden – beispielsweise am Landwehrkanal vor dem Deutschen Technikmuseum. SDTB / Foto: Clemens Kirchner

Seit Jahrzehnten erlebt der Fahrradverkehr in Deutschland einen Aufschwung. Damit kehrt ein Verkehrsmittel auf die Straßen zurück, das hierzulande bereits früher eine massenhafte Verbreitung hatte. Die Gründe dieser Fahrradkonjunktoren unterscheiden sich: In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts war das Fahrrad Schrittmacher der Massenmotorisierung, heute symbolisiert es die Abkehr von der rein auf das Auto ausgerichteten städtischen Mobilität.

Der Wiederaufstieg des Radverkehrs

Die Renaissance des Fahrrads ist in vielen Industrieländern zu beobachten. Seinen Anfang nahm diese Entwicklung bereits zu einer Zeit, als das Fahrrad gerade seine Rolle als Einstiegsfahrzeug in die automobile Gesellschaft verlor. Schon um 1960 gründeten sich erste Bürgerinitiativen gegen die autogerechte Stadt- und Verkehrsplanung, ab 1970 gab es in Westeuropa und Nordamerika große Radfahrdemos. In Verbindung mit der Umweltbewegung gründeten sich in Westdeutschland um 1980 schließlich fahrradfreundliche Parteien und Verbände wie etwa die ÖDP und die Grünen sowie der ADFC.

In den 1980er Jahren kam Bewegung in die technische Entwicklung des Drahtesels. Straßenrennräder, Mountainbikes sowie moderne



▲ **Radweg-Vision 2015.** Ein Team um den Stadtentwickler Simon Wöhr entwarf Pläne für einen Radweg, der sich in neun Kilometern Länge von Friedrichshain bis Charlottenburg schlängelt. Über mehrere Kilometer sollte die Hochbahntrasse der U1 als Überdachung dienen. Andere Visionen sahen Radschnellwege auf stillgelegten S-Bahn-Trassen vor, etwa von Mitte nach Zehlendorf neben der S1. Foto: Jonas Marx / BM

Klapp- und Falträder erweiterten das Angebot. Das Fahrrad wurde Lifestyleobjekt einer freizeitorientierten Konsumgesellschaft, die bereit war, hier mehr Geld zu investieren. Nach der Jahrtausendwende nahm schließlich auch die Motorisierung des Fahrrads an Fahrt auf. Sogenannte Pedelecs mit einer elektrischen Tretunterstützung bis 25 km/h stellte der Gesetzgeber verkehrsrechtlich gewöhnlichen Fahrrädern gleich.

Heute nimmt das Fahrrad in den Großstädten einen hohen und weiter steigenden Teil des Verkehrs ein. Als umweltfreundliche Alternative zum Auto und wichtiger Baustein, die Überlastung des öffentlichen Raums durch den Autoverkehr zu überwinden, wird das Fahrrad politisch stärker gefördert. Manche Städte begannen schon in den 1980er und 1990er Jahren mit einer fahrradfreundlichen Politik.

Fahrradförderung in Berlin

Berlin gehört zu den Städten, die spät damit begannen, den Radverkehr zu fördern und ein flächendeckendes Radwegenetz aufzubauen. Es tauchten zwar visionäre Projekte auf, umgesetzt wurde aber fast nichts. Viele Hauptverkehrsstraßen haben heute noch keine Radwege und das Fahrradfahren ist dementsprechend gefährlich.

Erst nach 2010 nahm in Berlin eine fahrradfreundliche Politik an Fahrt auf. Zum einen stieg der Radverkehr enorm an und machte Infrastrukturmaßnahmen dringlicher. Mit der Initiative Volksentscheid Fahrrad versuchte der Verein Changing Cities e. V. ab 2016 die Politik Berlins auf eine Verkehrswende festzulegen.

Die nötigen Unterschriften waren in Rekordzeit zusammen. Zum Volksentscheid kam es dennoch nicht, da der Senat gemeinsam mit Changing Cities und anderen Interessengruppen ein Mobilitätsgesetz ausarbeitete, das das Abgeordnetenhaus 2018 verabschiedete. Hiermit sollen der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie der ÖPNV dem Autoverkehr gegenüber in der Stadt- und Verkehrsplanung Vorrang bekommen, etwa durch den Bau von Radwegen, Fahrradstraßen, Stellplätzen etc. Das Berliner Mobilitätsgesetz war das erste seiner Art in Deutschland und hat mittlerweile die Verkehrspolitik vieler Städte beeinflusst.

Verkehrswende und Fronten zwischen Auto und Fahrrad

Die Verkehrswende verläuft nicht konfliktfrei. Autos haben ihre selbstverständliche Hoheit über die Straße und die lange uneingeschränkte Rückendeckung der Politik verloren. Radfahrende und zu Fuß Gehende fordern ihre Rechte im Stadtverkehr. Sie wollen sicher und auch zügig ans Ziel zu kommen. Anwohnerinnen und Anwohner pochen auf mehr Aufenthaltsqualität. Die Autolobby und viele Autofahrende sehen in der Verkehrswende nicht selten eine Schikane gegen das Auto.

Viele Befürworter der Verkehrswende sind allerdings keine renitenten Auto-Gegner, sondern besitzen oft selbst ein Auto – oder nutzen Leihfahrzeuge beziehungsweise Car-Sharing-Angebote. Es wird hier vielmehr eine wachsende, nicht autofeindliche städtische Bevölkerungsgruppe sichtbar, die sich innerstädtisch lieber und möglichst oft zu Fuß, mit dem ÖPNV oder mit dem Fahrrad bewegt. Hierfür ist eine entsprechende Infrastruktur im öffentlichen Raum nötig. Der öffentliche Raum und die Verkehrsflächen in der Stadt können aber nicht vermehrt werden. Da die Gesellschaft diesen Raum vor Jahrzehnten dem Autoverkehr völlig zur Verfügung gestellt hat, können die Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität nur realisiert werden, indem der Kraftfahrzeugverkehr Flächen einbüßt.

Radfahrende und Automobilisten – von Verbündeten zu Gegnern

Ein Blick zurück in die Berliner Geschichte zeigt, dass die Verkehrswende hin zum Auto von vielen Konflikten zwischen Radfahrenden und Autofahrenden begleitet wurde. Dabei hatten Autofahrende und Radfahrende in der Frühzeit oft noch an einem Strang gezogen. Zum einen gab es anfangs noch eine gemeinsame Linie gegen zu strenge Verkehrsregeln, zum anderen waren Autofahrende vor dem Ersten Weltkrieg von ihrer



▲ **Zeitungsfahrer in der Kochstraße 1934. In Berlin lieferten vor dem Zweiten Weltkrieg mehrere tausend Radfahrer die druckfrischen Exemplare aus. Berlin galt als „Zeitungsstadt“, mit einer Unmenge an Zeitungen, die oft mehrmals täglich erschienen.** Foto: bpk

Biografie her auch meist ursprünglich begeisterte Radfahrende gewesen. Oft waren sie erst vom Fahrrad über das Motorrad schließlich beim Auto gelandet. Gleiches galt für die Herstellerfirmen und Interessenverbände. Exemplarisch dafür steht der ADAC, der 1903 von Radfahrenden zunächst als Motorradvereinigung gegründet wurde.

Konfliktherde im Berlin der 1920er Jahre

Mit dem zunehmenden Autoverkehr der 1920er Jahre endete die Solidarität zwischen Rad- und Autofahrenden. Der Radverkehr galt zunehmend als Störfaktor. Der Bau von Radwegen zielte daher auch auf die freie Fahrt für den Autoverkehr.

Manche Kritikpunkte von damals kommen einem heute noch aktuell vor. Rüpelhafte Radfahrer, die sich nicht um Verkehrsregeln scheren und im Dunkeln kein Licht am Rad haben – nicht nur heute vielen ein Dorn im Auge, sondern bereits in den 1920er Jahren. Die Konflikte mündeten schließlich in der

Absicht des Berliner Magistrats, Radfahrer von den Hauptstraßen zu verbannen. Im Januar 1925 wurde der Entwurf einer neuen Verkehrsordnung für Berlin bekannt, der Fahrrädern und Motorrädern das Befahren von Hauptverkehrsstraßen untersagte. Das sei „unbedingt zu begrüßen“, kommentierten die Berliner Wirtschaftsberichte, „da hierdurch endlich einmal die rücksichtslose Gefährdung des Verkehrs“ beseitigt würde.

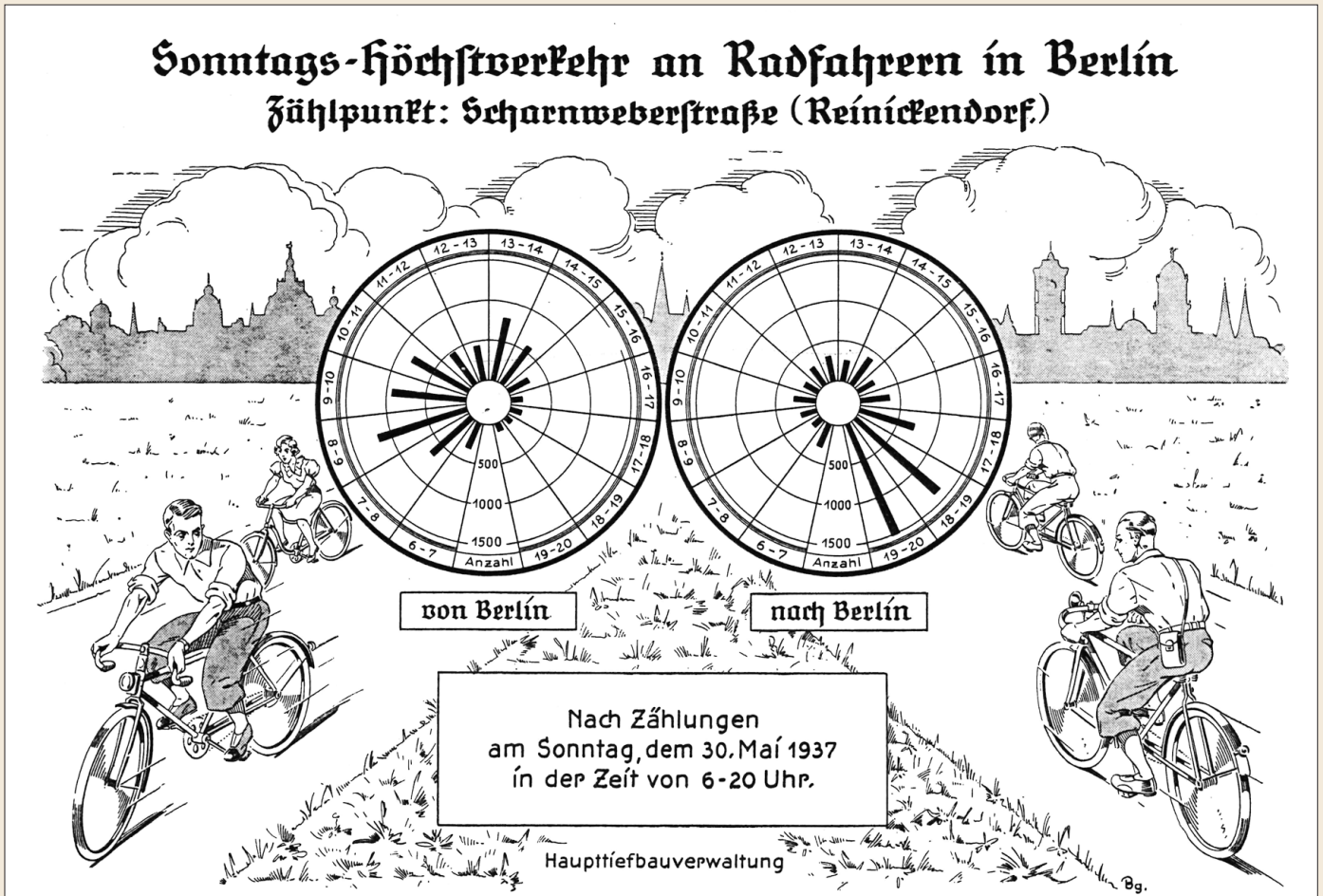
Aufgrund der zahlenmäßigen und wirtschaftlich großen Bedeutung des Fahrrads gab es viele Proteste gegen das Verbot. So machten sich Interessenverbände wie der Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität und der Bund Deutscher Radfahrer (BDR), der Verein Deutscher Fahrrad-Industrieller (VDFI) und der Reichsverband Deutscher Mechaniker und Fahrradhändler für eine Aufhebung stark. Auch die Fraktion der Kommunistischen Partei im Preußischen Landtag beschwerte sich: Das Verbot sei „ein Schlag gegen die Radfahrer“ und bedeute selbst ein Verkehrshindernis.



Alles geht viel rascher auf **NSU**



▲ Werbung der Fahrradmarke NSU von 1954. In den 1950er Jahren entwickelte sich das Image vom Fahrrad zum „Arme-Leute-Fahrzeug“ oder Verkehrsmittel für Frauen und Kinder. Der Mann fuhr mit dem Auto zur Arbeit, der Hausfrau blieb der Drahtesel für den Einkauf. Das änderte sich später mit dem Trend zum Zweit- oder Drittwagen. Foto: Plakatsammlung Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau



▲ Fahrrad-Verkehrszählung in Berlin 1937. Die umfangreichen Verkehrszählungen aus den 1920er und 1930er Jahren zeigen die Stärke des Radverkehrs in Berlin. Fahrräder waren das wichtigste Individualverkehrsmittel der Berlinerinnen und Berliner. Sie wurden sowohl im Berufsverkehr als auch in der Freizeit genutzt. Foto: Berliner Wirtschaftsberichte 1937, S. 167

Im gewerblichen Bereich hätte das Verbot die rund 3.000 Radfahrenden Zeitungsboten in Berlin betroffen. Nachdem sich die Telegraphen-Union als internationaler Nachrichtendienst und der Deutsche Verkehrsbund, bei dem viele Zeitungsradfahrer organisiert waren, beim Polizeipräsidium gegen das Verbot einsetzten, ergoss sich in den folgenden Tagen eine Welle von Eingaben der Großvertriebe, Zeitungshändler und -verleger sowie der vielen Berliner Zeitungen auf das Polizeipräsidium. Sie umfasste in heller Einmütigkeit das politische Spektrum vom Vorwärts über die Boulevardblätter bis zu nationalkonservativen Zeitungen wie der Deutschen Zeitung, Nationalpost und Deutschen Allgemeinen Zeitung. Geschlossen wies man auf die Bedeutung der Fahrräder für den Eiltransport der druckfrischen Exemplare zu den Nacht- und Provinzügen sowie zu den Straßenhändlern hin.

Am 21. Februar 1925, kurz vor Einführung der Verkehrsordnung, stellte der Polizeipräsident das Inkrafttreten des betreffenden Paragraphen zurück. Die Kritik riss indes nicht ab. So fand es ein Berliner Bürger im August 1925 unverantwortlich und unhaltbar, dass es Rad- und Motorradfahrern erlaubt sei, Hauptge-

schäftsstraßen zu befahren. Als ihm das Polizeipräsidium mitteilte, dass ein Verbot nicht mehr beabsichtigt sei, machte er seinem „Bedauern“ wortgewaltig Luft. Die Erlaubnis könne „als ein Verbrechen bezeichnet werden [...] Wer es täglich sieht und erlebt, mit welcher Rücksichtslosigkeit Rad- und Motorradfahrer über die Brennpunkte und besonders an den Strassenbahnhaltestellen vorbeifahren, der muss den Kopf schütteln“. Das sei ein „niederträchtiges Übel“.

Vier Jahre später verbot die Berliner Verkehrsordnung vom 15. Januar 1929 schließlich doch den Radverkehr auf Hauptstraßen in Längsrichtung werktags von 8 bis 19 Uhr. Die Proteste hielten sich in Grenzen. Der Autoverkehr hatte mittlerweile extrem zugenommen und wurde von der Politik immer stärker gefördert.

Auch motorisierte Fahrräder sorgten früh für Ärger

Nicht zuletzt erzeugte die Motorisierung des Fahrrads auch früher schon Probleme, die uns heute bekannt vorkommen. Im Gegensatz zu den heutigen Pedelecs und E-Rollern ging es der Weimarer Republik darum, die Motorisie-

rung der Fahrräder als ersten Schritt zur Automobilisierung zu fördern. Als die Reichsregierung 1923 Kleinkrafträder den Fahrrädern gleichstellte, brauchte man für sie keinen Führerschein mehr. In Großstädten entstanden prompt Verleihgeschäfte für das neugierige Publikum. Da nun gänzlich Unerfahrene auf öffentlichen Wegen umherfuhren, wurde das schnell zum Ärgernis für Anwohner, wie Beschwerdeschreiben im Landesarchiv Berlin zeigen. Im August 1924 schrieb der Direktor der Lessing Hochschule an das Berliner Polizeipräsidium, es würden „von einer Anzahl Geschäfte seit einiger Zeit Motorradertypen, die ohne Führerschein und Nummer zugelassen sind, an jedermann ohne jegliche Vorkenntnisse teilweise ausgegeben [...] Die ganze Instruktion erfolgt am Strassendam [...] Der ahnungsloseste Laie wird auf ein Rad gesetzt, erhält einen Stoss, meist in Richtung Kurfürstendamm, wo die meisten derartigen Leihgeschäfte liegen, und ist seinem Schicksal überlassen. Oder vielmehr: das Schicksal des Publikums ist ihm überlassen.“ Die Polizei erwiderte mit Verständnis: Die „Reviere tun das Menschenmögliche“, seien aber „völlig machtlos“.

FRANK STEINBECK



In fünf Minuten vom Gleisdreieck zum Hauptbahnhof

Berlins S-Bahn-Netz erhält eine neue Nord-Süd-Achse

wird diese über das Parkhaus und den heutigen BRLO-Biergarten hinweg führen, um dann an der U-Bahn-Station parallel zur U2-Bahnsteighalle eine aufgeständerte Haltestelle zu bekommen. Die Station Gleisdreieck dient dann nicht mehr nur dem Umstieg zwischen den U-Bahnlinien U1 und U2, sondern auch zur S-Bahn. Mit einem Zwischenhalt am Potsdamer Platz ist der Hauptbahn-



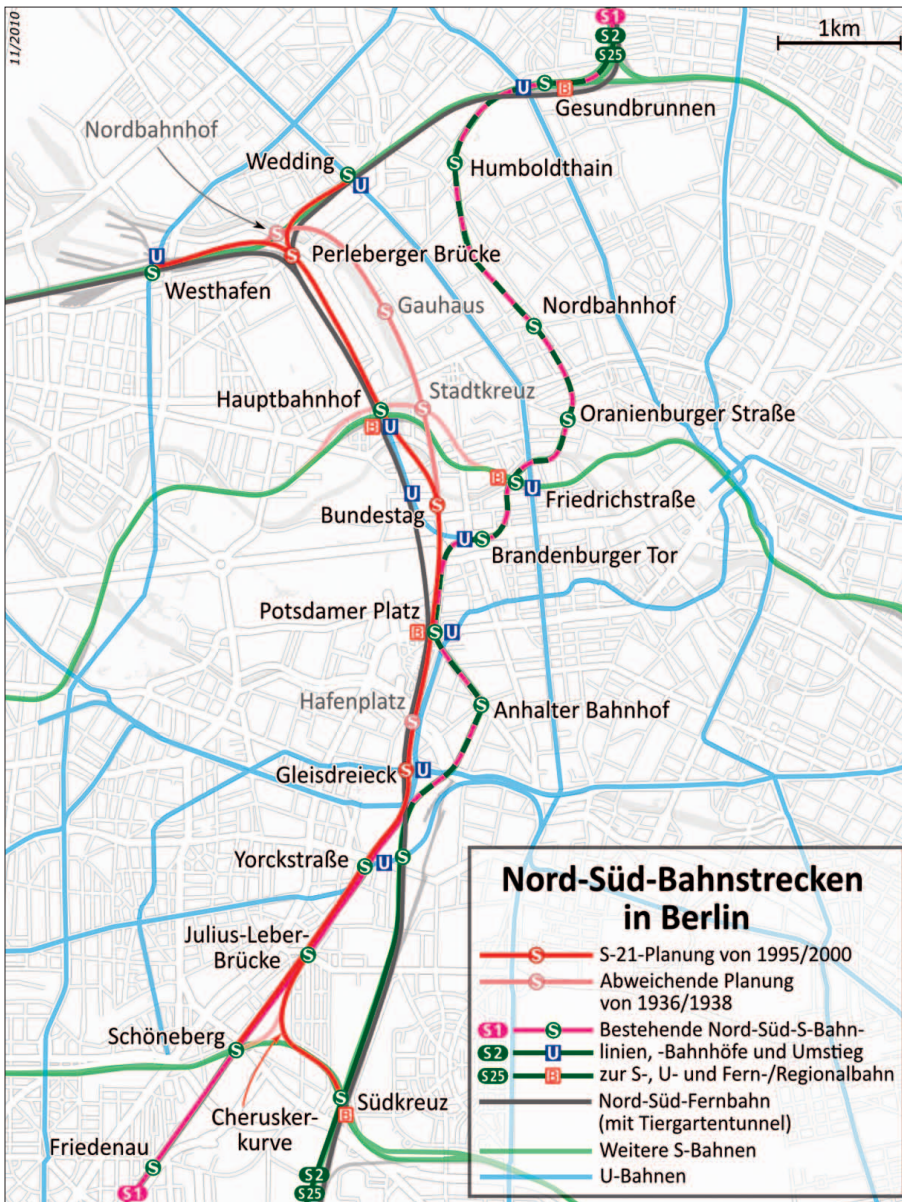
▲ Das Gleisdreieck mit Blick in Richtung Potsdamer Platz. Die neue „City S-Bahn“ verläuft von dort unterirdisch bis zu den weißen Hochhäusern in Bildmitte und von dort aufgeständert über das Parkhaus und den heutigen Biergarten bis zur U-Station. Foto: DB Netz AG

Von den einst stadtbildprägenden, riesigen Gleisfeldern südlich des Anhalter Bahnhofs sind heute nur noch die Anlagen der Anschlussbahn des Museums übrig – und die sich kreuzenden U-Bahn-Strecken am Gleisdreieck. In den 1920er Jahren hingegen war der aufgeständerte Kreuzungsbahnhof über dem damaligen Schienenmeer die Chiffre für Berliner Großstadtverkehrserfahrung schlechthin, künstlerisch aufgenommen zum Beispiel durch Joseph Roth in seinem Essay „Bekenntnis zum Gleisdreieck“ (1924).

Heute überspannen die U-Bahn-Brücken nicht mehr die Gleise des Potsdamer und des Anhalter Bahnhofs, sondern den belebten Park am Gleisdreieck. Doch in Zukunft wird hier wieder etwas mehr Eisenbahn Einzug halten, denn voraussichtlich ab 2030 soll eine neue S-Bahn-Strecke das Ensemble ergänzen: Vom Potsdamer Platz kommend,



▲ Der Kreuzungsbahnhof Gleisdreieck heute, oben verläuft die Linie U1, unten fährt gerade ein Zug der U2 in Richtung Zoo/Ruhleben aus. Parallel zur Bahnsteighalle der U2 soll sich ab 2030 die neue S-Bahn-Station befinden – genau dort, wo heute das holzverkleidete Gebäude steht. SDTB / Foto: Lars Quadejacob



▲ Zwischen 1934 und 1939 entstand die Nord-Süd-S-Bahn über den Bahnhof Friedrichstraße. Eine zweite Nord-Süd-Verbindung war bereits im Zuge der „Germania“-Planungen des NS-Regimes vorgesehen. Damalige bauliche Vorleistungen für diese zweite Linie sollen nun nördlich und südlich der Station Potsdamer Platz für die neue City-S-Bahn (S 21) genutzt werden. Foto: Muns, Wikimedia Commons, CC BY-SA 2.0

hof nur etwa fünf Fahrminuten entfernt (die Fahrt auf der vergleichbar langen Tunnelstrecke Anhalter Bahnhof – Friedrichstraße dauert heute fünf bis sechs Minuten, und das bei sogar zwei Zwischenstationen).

Langfristiges Infrastrukturprojekt

Die neue S-Bahn-Trasse am Gleisdreieck ist Teil des Neubauprojektes S21, das mitunter auch als „City S-Bahn“ bezeichnet wird. Seine Anfänge liegen bereits in den Überlegungen zur Neugestaltung der Berliner Bahnanlagen vom Anfang der 1990er Jahre. Grundgedanke war, die Nord-Süd-Anbindung des Hauptbahnhofs zu verbessern, der bisher nur in ost-westlicher Richtung über die Stadtbahn an das S-Bahn-Netz angeschlos-

sen ist. Zugleich wird so die bestehende Tunnelstrecke der Nord-Süd-S-Bahn über den Bahnhof Friedrichstraße entlastet, die mit 120.000 Fahrgästen pro Tag an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen ist.

Das S21-Projekt soll sich in vier Bauabschnitten gliedern: Vom Nordring der S-Bahn (ausgehend von den Stationen Westhafen und Wedding) bis zum Hauptbahnhof, von dort unterirdisch bis zum Potsdamer Platz, weiter bis zur Station Yorckstraße (Großgörschenstraße) und schließlich bis zum Südring.

Der erste Bauabschnitt Nordring-Hauptbahnhof soll nach mehrfachen Verschiebungen nun in diesem Jahr in Betrieb genommen werden. Nachdem die weitere Streckenführung am Reichstag lange strittig

war, wurde inzwischen entschieden, dass das Parlamentsgebäude in einzelnen Tunnelröhren (je eine pro Fahrtrichtung) östlich und westlich umfahren wird. Vor dem Brandenburger Tor vereinigen sich diese wieder und werden dort an den sogenannten „Heuboden“ angeschlossen. So wird unter Eisenbahnern eine während des Baus der Nord-Süd-S-Bahn zwischen 1934 und 1939 entstandene Bauvorleistung am S-Bahnhof Potsdamer Platz bezeichnet, die seitdem zur unterirdischen Zugabstellung genutzt wird. Die heute um einen Regionalbahnhof erweiterte Bahnhofsanlage soll die S21-Neubaustrecke dann im Weiteren nach Süden mit einer wiederum bereits in den 1930er Jahren angelegten Ausfädelung verlassen. Im anschließenden Verlauf wird die Strecke unter den „Park-Kolonaden“ entlanggeführt werden. Beim Bau dieser Häuser, neben denen einst der Potsdamer Bahnhof lag, wurde Anfang der 2000er Jahre bereits ein Tunnel mitgeplant. Am Südennde der Häuserzeile an der U-Bahn-Station Mendelssohn-Bartholdy-Park kommt die Strecke ans Tageslicht – deshalb weist das dortige Haus an der Ecke Gabriele-Tergit-Promenade/Reichpietschauer seit seinem Bau eine große Aussparung auf. Von hier geht es auf einem Viadukt über den Landwehrkanal und dann wie oben beschrieben hinweg zur Station Gleisdreieck. Von dort senkt sich die Trasse wieder, um noch vor den Yorckbrücken Anschluss an die heutige S-Bahn-Linie zu den Stationen Yorckstraße/Großgörschenstraße (S1) beziehungsweise Yorckstraße (S2, S25, S26) zu erhalten. Das Planfeststellungsverfahren für diesen Bauabschnitt soll noch dieses Jahr eröffnet werden, um eine Fertigstellung bis 2030 zu ermöglichen. Noch weniger absehbar ist, wann die letzten beiden Bauabschnitte bis zum Südring verwirklicht werden können.

Bekanntnis zur Verkehrswende

Die City-S-Bahn ist nur eine von vielen Berliner Bahninfrastrukturbaustellen der nächsten Jahre. Ein Bündel von Maßnahmen soll unter dem Projekttitel „i2030“ bis zum namensgebenden Jahr am Ende des Jahrzehnts umgesetzt werden. Hierbei geht es in acht Teilprojekten um den Neu- und Ausbau von Schienenwegen, mit denen die Verzahnung Berlins mit dem Brandenburger Umland verbessert werden soll. Auch die Wiederinbetriebnahme der 1980 stillgelegten Siemens-(S-)Bahn gehört dazu. In diesem Jahr wird die Deutsche Bahn AG an der Ladestraße des Museums zu i2030 eine kleine Präsentation zeigen, die auch ein Forum für die Beteiligung der Öffentlichkeit sein soll. Eine eher



▲ Im Hochhauskomplex neben und über der U-Bahn-Station Mendelssohn-Bartholdy-Park wurde eine Aussparung für die künftige S-Bahn-Linie belassen. Dieses ist seit einigen Jahren durch eine Scheinmauer kaschiert, deren Lage sich gut durch die im Putz angedeuteten Fensteröffnungen erkennen lässt. SDTB / Foto: Lars Quadejacob

kleinere, aber auch wichtige Baumaßnahme wird die Einrichtung weiterer (Ausweich-) Bahnsteige auf der gerade 150 Jahre alt gewordenen Ringbahn sein, denn nur so kann deren Störungsanfälligkeit beseitigt werden. Für all diese Maßnahmen wird inzwischen angesiedelte Vegetation gerodet werden müssen, Verkehr und Lärm nehmen potenziell zu. Das wird nicht jedem gefallen und

auch für das Bauprojekt am Gleisdreieck sind sicher Widersprüche zu erwarten. All das ist eine Erinnerung daran, dass es eine „Verkehrswende“ nicht ohne massiven Ausbau des Schienen-ÖPNV geben wird – und dass dieser auch Eingriffe in den bestehenden öffentlichen Raum bedeutet, die zum Teil auch liebgewonnene Orte deutlich verändern werden.

Das Gleisdreieck wird jedenfalls auch im 21. Jahrhundert ein zentraler Berliner Verkehrsort sein und damit wiederum wichtige gesellschaftliche Diskussionen spiegeln. Das Technikmuseum ist nah dran – räumlich und inhaltlich.

LARS QUADJACOB

Barrierefreie Mobilität

Wie die Online-Karte Wheelmap.org Informationen zur Barrierefreiheit überall verfügbar macht



▲ Treppen und Stufen sind für Menschen mit Rollstuhl im Alltag das größte Hindernis.

Foto: Andi Weiland / Gesellschaftsbilder.de

Alles begann mit einer einfachen Frage: „Komme ich rein?“. Raul Krauthausen, Inklusions-Aktivist und Gründer des Sozialhelden e.V., war genervt davon, entweder immer in das gleiche Café oder Restaurant zu gehen oder aufwendig neue Orte zu recherchieren, die für ihn mit seinem schweren Elektro-Rollstuhl zugänglich waren. Die einzelne Stufe, wie sie für Berliner Altbauten typisch ist, war dabei das größte Problem. Lässt sich dieses Hindernis nicht überwinden, sind Fragen nach der Breite der Tür, nach der Wendemöglichkeit im Inneren oder der Nutzbarkeit des WCs schlicht irrelevant.

Die Frage „Komme ich rein?“ stellt sich nicht nur Raul Krauthausen täglich, sondern unglaublich vielen anderen Menschen: Allein in Deutschland gibt es laut Statistischem Bundesamt 7,9 Millionen Menschen mit Behinderung, weltweit sind es laut Weltgesundheitsorganisation über eine Milliarde. Viele davon sind mobilitätseingeschränkt und nutzen einen Rollstuhl, einen Rollator oder andere Gehhilfen. Täglich stoßen sie auf Barrieren. Gleichzeitig kennen all diese Personen Orte in ihrer direkten Umgebung, die mit dem Rollstuhl zugänglich sind. Mit dieser Erkenntnis war für die Berliner Sozialheld*innen die Idee der Wheelmap geboren.

Crowdsourcing und Open Data – die Basis der Wheelmap

Als wir 2010 die Wheelmap, unsere Online-Karte für rollstuhlgerechte Orte, ins Netz brachten, hatten wir keine Ahnung, wohin uns unsere aktivistische Reise führen würde.

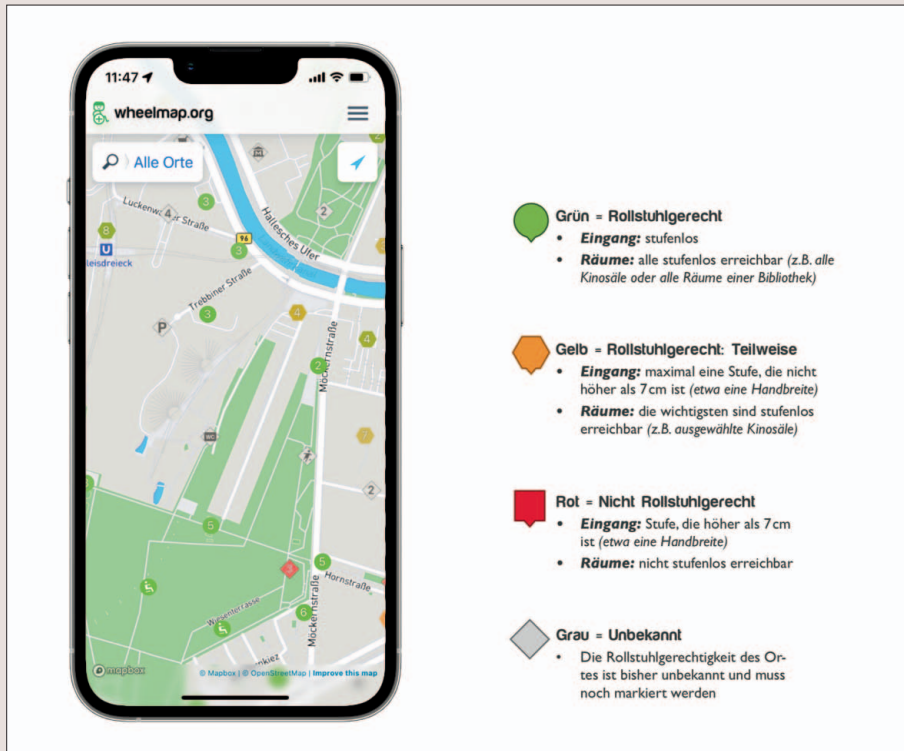
Heute umfasst die Wheelmap mehr als 2,3 Millionen Orte weltweit. Doch der Reihe nach.

Unsere Idee war einfach: Wir wollten Informationen über die Rollstuhlzugänglichkeit von Orten in einer Online-Karte sammeln. Unsere Strategie: Crowdsourcing, das heißt, alle sollten mitmachen können und ihr Wissen für andere zugänglich machen – wie bei Wikipedia. Unsere Bedingung: Open Data, denn im Sinne der Nachhaltigkeit war uns der langfristige Erhalt der gesammelten Daten wichtig, egal ob mit oder ohne uns als Betreiber*innen der App.

Daher entschieden wir uns für die offene Weltkarte OpenStreetMap als Basis für die Geodaten in unserer Wheelmap. Die OpenStreetMap ist ein Community-Projekt. Weltweit hat sie Tausende von aktiven Nutzer*innen, die GPS-Daten, Flächen, Straßen und Gebäudeumrisse einzeichnen, Adressdaten und eine Fülle weiterer Merkmale zu einem einzelnen Datenbankeintrag hinzufügen. Basisdemokratisch entscheidet die Community darüber, welche neuen Beschreibungsmerkmale für Datenbankeinträge genutzt werden sollen. Also mussten wir die Community von unserem Vorhaben überzeugen: Unser Antrag, Rollstuhlgerechtigkeit als Merkmal für Orte in der OpenStreetMap hinzufügen zu können, wurde angenommen. Das war und ist bis heute die wichtigste Grundlage für das Projekt Wheelmap. Seitdem erscheinen die Bewertungen von Orten, die über die Wheelmap vorgenommen werden, auch automatisch in der OpenStreetMap. Und umgekehrt landen auch die Angaben zur Rollstuhlgerechtigkeit von Orten, die Nutzer*innen der OpenStreetMap machen, in der Wheelmap-Kartenansicht.



▲ Raul Krauthausen 2011 bei der Vorstellung der ersten Wheelmap-Version im Café Bilderbuch in Berlin-Schöneberg. Foto: Andi Weiland / Sozialhelden e.V.



▲ **Die Kriterien von Wheelmap.org mit den Ampel-Symbolen zur Bewertung der Barrierefreiheit von Orten.** Grafik: Adina Hermann / Sozialhelden e.V.

Das Kriterium für die Bewertung der Rollstuhlgerechtigkeit von Orten auf Wheelmap.org ist bewusst sehr simpel gehalten. Entscheidend – da sind wir unserer ersten Problembeschreibung treu geblieben – ist die Frage, ob es Stufen am Eingang gibt oder nicht. Der Vorteil dieser Frage ist, dass jede Person sie objektiv beantworten kann und nicht selbst Rollstuhlfahrer*in sein muss, um die Zugänglichkeit einschätzen zu können. Und genau

solche einfachen, objektivierbaren Kriterien sind notwendig, wenn Informationen mithilfe von Schwarmintelligenz im großen Stil gesammelt werden sollen.

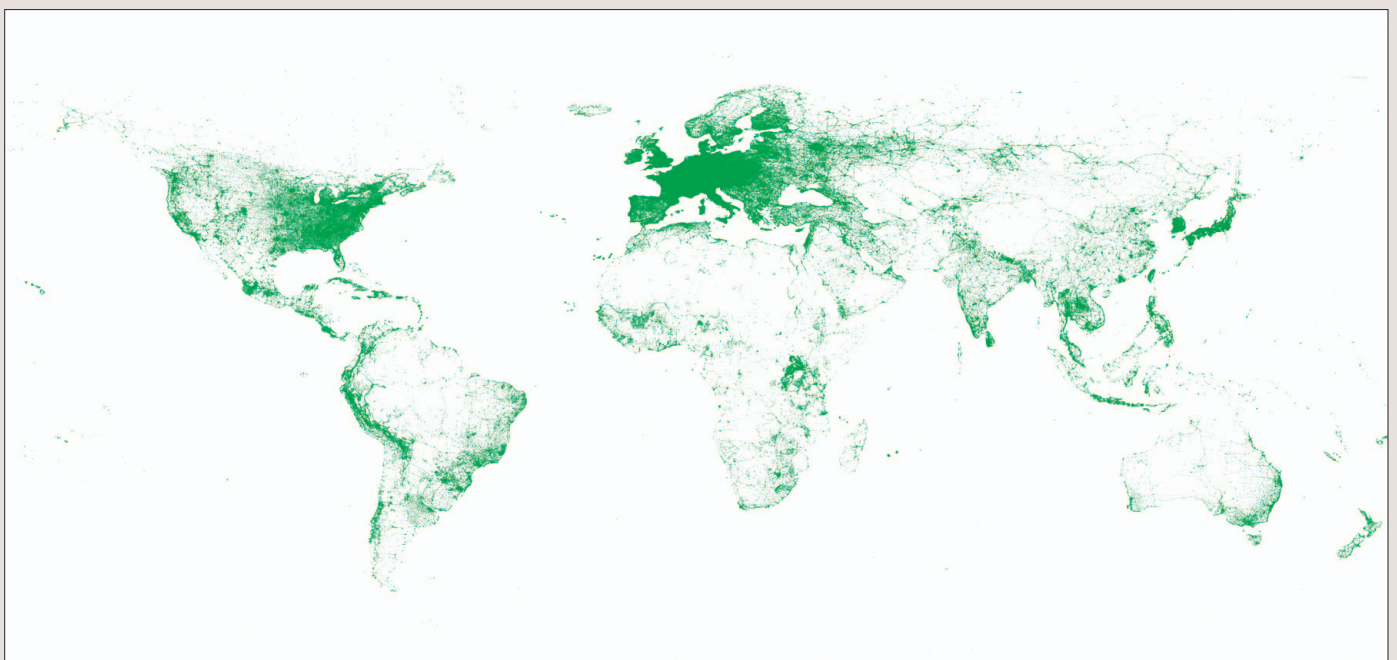
Bei der Bewertung zur Rollstuhlgerechtigkeit auf Grundlage der „Stufen-Frage“ haben seit 2010 sehr viele Menschen, allen voran die OpenStreetMap-Nutzer*innen, mitgemacht. Und so ist die Wheelmap stetig gewachsen. Heute ist die Online-Karte als kos-

tenlose App und im Browser in 33 Sprachen verfügbar und Menschen auf allen Kontinenten nutzen sie. Auf diese Weise haben wir bisher fast 1,5 Millionen Informationen über Orte weltweit gesammelt. Und die Anwendung ist tatsächlich ein praktisches Hilfsmittel geworden, das vielen Rollstuhlfahrer*innen den Alltag erleichtert.

accessibility.cloud – ein einheitliches Austauschformat für Barrierefreiheitsinformationen

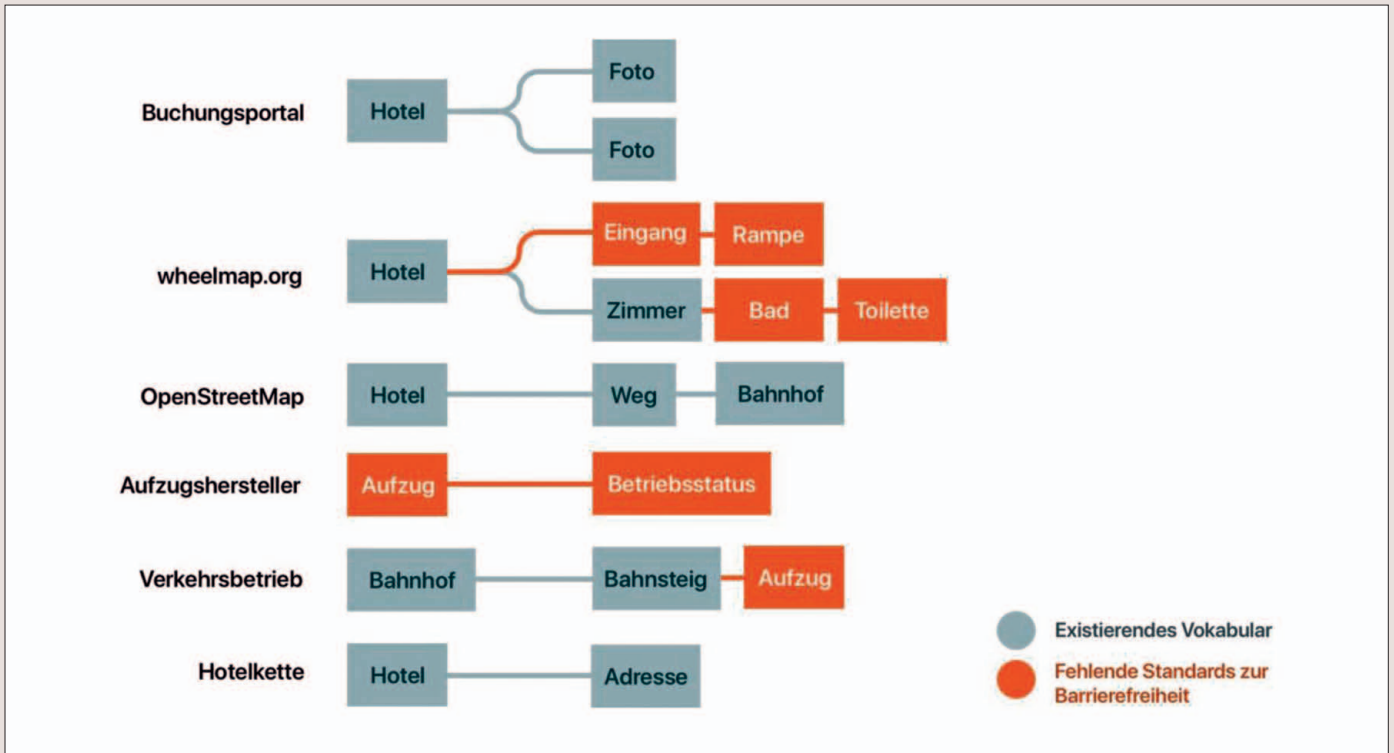
Als wir die Wheelmap weiterentwickelten und die Karte über die Grenzen Deutschlands hinauswuchs, kamen wir mit vielen anderen Organisationen, Initiativen, Aktivist*innen, Unternehmen und Stadtverwaltungen in Kontakt, die Daten über verschiedene Arten der Zugänglichkeit von Orten in unterschiedlichen Formaten besitzen. Daraus entstand der Wunsch, dass wir all diese Daten in einer „Wolke aus Barrierefreiheitsdaten“ zusammenführen und für alle nutzbar machen, um die Wirkung und Sichtbarkeit von Informationen zur Barrierefreiheit weltweit zu erhöhen.

Und so kamen wir bei der nächsten Herausforderung an: Wir mussten, ausgehend von der reinen Erfassung von Daten mit dem Kriterium „Stufe am Eingang“, eine Lösung finden, Daten mit weiteren Barrierefreiheitskriterien in unterschiedlichsten Datenformaten zu vereinheitlichen. Denn Organisationen wie AXS Map in den USA oder J'accède in Frankreich erhoben in ihren Communities mittels Crowdsourcing noch viel mehr Angaben zur Barrierefreiheit, zum Beispiel die



▲ **Die Verteilung von Orten mit Angaben zur Rollstuhlgerechtigkeit auf Wheelmap.org weltweit.**

Grafik: Holger Dieterich / accessibility.cloud



▲ Beispiele von verknüpften Daten. Die orangefarbenen „Platzhalter“, zu denen Wheelmap.org bereits Inhalte hat, fehlen noch im allgemeinen Webstandard. Grafik: Sebastian Felix Zappe / accessibility.cloud

Breite der Tür, die Höhe des Waschbeckens oder ob Assistenzhunde erlaubt sind oder nicht. Wir brauchten also zunächst ein Austauschformat für all diese inkompatiblen Datensätze, die zum Teil dieselben Dinge auf ganz unterschiedliche Weise beschrieben.

Vor diesem Hintergrund entwickelten wir unser Projekt accessibility.cloud. Damit verfolgten wir das Ziel, einen Datenstandard zu entwickeln, der unterschiedlichste Barrierefreiheitsdaten in ein gemeinsames Austauschformat umwandelt – und das ist uns tatsächlich gelungen. Als Ergebnis vereint die accessibility.cloud als neue Datenbankinfrastruktur der Wheelmap unterschiedlichste Zugänglichkeitsinformationen in einer technischen Schnittstelle (API). Neben der Vereinheitlichung dieser Informationen bietet die accessibility.cloud noch einen anderen Vorteil: Die Daten aller Quellen können in andere Mobilitätsanwendungen integriert werden. Beispielsweise wurde es so möglich, die Echtzeitdaten von Aufzügen und Rolltreppen zu integrieren. An den Bahnhöfen der Deutschen Bahn können Nutzer*innen der Wheelmap nun sehen, ob ein Aufzug gerade in Betrieb ist (grün) oder nicht (rot).

Derzeit enthält die accessibility.cloud Daten aus 156 Quellen von Partner*innen mit 1,7 Millionen Datensätzen zu Orten aus der ganzen Welt. Die auf Wheelmap angezeigten Orte summieren sich damit auf insgesamt 3,2 Millionen Angaben zu Orten (Stand: März 2022).

Im nächsten Entwicklungsschritt der Wheelmap wollen wir noch mehr detaillierte Informationen zur Rollstuhlgerichtigkeit anzeigen – nämlich nicht nur von Orten, sondern auch von ihrer Umgebung. Mit unserem Projekt „Miki – Mobil im Kiez“ ist es uns gelungen, einen weiteren Datenschatz aus der OpenStreetMap zu heben: Daten zur Beschaffenheit von Flächen und Wegen, über Steigungen, Gehwegbreiten und sogar temporäre Barrieren.

Maschinenlesbarkeit durch verknüpfte Daten

Aber zur Erinnerung: Alle Informationen zur Barrierefreiheit sollten überall verfügbar sein! Dafür reicht es nicht aus, einfach eine größere Sammlung von Daten zu haben. Sie muss auch einheitlich strukturiert und von Suchmaschinen auffindbar sein – so wie uns bei der Online-Suche auch selbstverständlich die Öffnungszeiten von Cafés und Geschäften angezeigt werden.

Um das zu erreichen, haben wir Sozialheld*innen unter dem Namen „Linked Data for Accessibility“ eine neue Community innerhalb des World Wide Web Consortiums (W3C) gegründet. Das W3C wurde 1994 von Tim Berners-Lee, dem Erfinder des WWW, ins Leben gerufen. Es entwickelt das Internet weiter.

Das Ziel der „Linked Data for Accessibility“-Community innerhalb des W3Cs ist, einen Datenstandard zu schaffen, der mit anderen

Standards kombiniert werden kann und die kostbaren Barrierefreiheitsangaben im Internet auffindbar macht.

Wie? Indem sie maschinenlesbar werden, zum Beispiel für eine Suchmaschine wie Google. Dies geschieht über Metadaten, die Zusammenhänge von Inhalten definieren. So entsteht „Linked Data“, zu Deutsch: verknüpfte Daten. In dem Vokabular der Metadaten, die die Zusammenhänge beschreiben, fehlen viele Kategorien, die für Barrierefreiheit wichtig sind. Und so fehlen der Maschine die Platzhalter, die sie bei ihrer Suche mit Inhalt füllen und anzeigen soll.

Gemeinsam mit Menschen aus allen Teilen der Welt arbeiten wir daran, dies zu ändern und ein gemeinsames Datenvokabular für Zugänglichkeitsinformationen zu definieren, das im gesamten Web verwendet werden kann.

SVENJA OLBRICH

Mitmachen

Alle, die Teil unserer Vision werden wollen, können auf Wheelmap.org und accessibility.cloud mitmachen: Vorhandene Daten zur Barrierefreiheit können wir integrieren. Nicht-vorhandene Daten können mit Hilfe der Wheelmap erhoben werden, zum Beispiel, indem man einfach Orte bewertet oder Mapping-Veranstaltungen für eine Gruppe organisiert. Jährlich bieten wir selbst zwei Mapping-Kampagnen an – die nächste beginnt am 20. Mai zum Tag der Nachbarn. Weitere Informationen gibt es auf news.wheelmap.org.



Das digitale Klassenzimmer – Visionen neuer Mobilität

Neuer Workshop des Junior Campus



▲ Schüler machen sich mit einem CO₂-Messgerät vertraut.
SDTB / Foto: Malte Scherf

Mobilitätswende, Carsharing, Klimawandel, Nachhaltigkeit, E-Mobilität, Dieselfahrverbot, Umweltzone, Feinstaub, CO₂-Emissionen, „letzte Generation“ – diese und viele weitere Begriffe sind aktuell in aller Munde und die Notwendigkeit sie zu diskutieren und Taten folgen zu lassen wird von weiten Teilen der Gesellschaft inzwischen anerkannt. Viele junge Klimaaktivistinnen und Klimaaktivisten weisen auf die weitreichenden Folgen für ihre und zukünftige Generationen hin, wenn Industrie und Gesellschaft nicht umgehend Maßnahmen ergreifen, um die Erderwärmung zu stoppen.

Auch Grundschülerinnen und Grundschüler werden auf vielen Ebenen mit diesen Begriffen konfrontiert, können sie aber häufig noch nicht einordnen.

Mobilität und Klimawandel – gibt es einen Zusammenhang?

Der Junior Campus hat einen neuen Workshop entwickelt, der sich mit Fragen zur „Mobilität der Zukunft“ auseinandersetzt. Muss sich etwas ändern auf unseren Straßen? Sollten wir neue Formen finden, unterwegs zu sein? Grundschülerinnen und Grundschü-

ler der Klassenstufen fünf und sechs aus Berlin und Brandenburg setzen sich in diesem Programm mit dem Einfluss des Straßenver-

kehrs auf die Umwelt auseinander. Sie erforschen ihre Umgebung und nehmen ihr eigenes Mobilitätsverhalten unter die Lupe.

Der neue Workshop „Das digitale Klassenzimmer – Visionen neuer Mobilität“ wird dabei in einem völlig anderen Format angeboten. Erstmals findet ein Workshop des Junior Campus nicht in den Räumen des Technikmuseums unter Leitung der Museumspädagoginnen statt, sondern in der Schule und deren Umgebung. Durchgeführt wird das viertellige Programm überwiegend von der Lehrkraft. Das Junior Campus-Team unterstützt gerne aus der Ferne. Durch die Nutzung digitaler Plattformen kann das Team die Erkenntnisse der Klasse mitverfolgen und sich auf eine Diskussion in einer digitalen Liveschaltung zwischen Klasse und Junior Campus vorbereiten.

Workshop unter Pandemiebedingungen

Der Workshop ist mitten in der Corona-Pandemie entstanden und ermöglicht die Teilnahme an einem Campus-Programm auch dann, wenn das Museum geschlossen sein muss oder keine Ausflüge der Schulen stattfinden dürfen. Aber auch über die Pandemie hinaus ist das Programm thematisch aktuell und für die Kinder in ihrem direkten Umfeld durch den persönlichen Bezug besonders spannend.

Der Workshop wurde so konzipiert, dass die Lehrkräfte ihn je nach Zeit und Interesse wie geplant durchführen oder aber auch individuell anpassen und erweitern können.

Kernstück sind zwei Medienkoffer, die die Klasse beim Junior Campus ausleiht. Die Koffer beinhalten jegliche Technik, die zur Durch-



▲ CO₂-Messung in der Historischen Ladestraße.
SDTB / Foto: Malte Scherf

führung des Programms erforderlich ist: vom Laptop und mobilen Internetzugang über Tablets bis hin zu verschiedenen Messgeräten.

Forschen in der Schulumgebung

Der erste Teil des Workshops wird bestimmt von Selbstreflexion, Forschung und der Entwicklung eines Problembewusstseins in Be-

Erkenntnisse aus ihrer vorangegangenen Erforschung der Schulumgebung und ihrer Klassendiskussion vermitteln und ihre Ideen mit Ihnen diskutieren. Um die Kreativität der Kinder anzuregen, stellt das Campus-Team den Schülerinnen und Schülern einige innovative Ideen vor, die andere Städte oder Gemeinden entwickelt haben, um die Mobilität klimafreundlicher zu gestalten.



▲ **Abb. l.:** Schülerinnen messen die Feinstaubbelastung an einer vielbefahrenen Straße. **Abb. r.:** Messung der Feinstaubbelastung an einer Berliner Hauptstraße. SDTB / Fotos: Malte Scherf

Partizipation

Der vierte Teil des Workshops steht im Zeichen der Partizipation. Die Schülerinnen und Schüler sollen die Gelegenheit bekommen, ihre Visionen öffentlich vorzustellen. Dadurch soll ihnen vermittelt werden, dass sie auch bereits als Kinder genau jetzt beginnen können, ihre Zukunft in die Hand zu nehmen und bei ihrer Gestaltung mitzuwirken. Die innova-



zug auf die heutige Verkehrssituation in Stadt und Land. In einer digitalen Umfrage setzen sich die Schülerinnen und Schüler mit ihrem eigenen Mobilitätsverhalten auseinander. Anschließend erforschen sie mit unterschiedlichen Messgeräten die Verkehrssituation rund um ihre Schule. Zum Einsatz kommen unter anderem Feinstaub-, CO₂- sowie Schallpegelmessgeräte. Abgeschlossen wird dieser erste Teil mit einer Klassendiskussion, in der die Ergebnisse aus der direkten Schulumgebung in die aktuelle Lage eingeordnet werden.

Liveschaltung – Junior Campus digital zu Gast in den Klassenzimmern

So intensiv informiert tritt die Klasse im zweiten Teil zu einem Mobilitätsquiz nach dem Vorbild der Spielshow „1, 2 oder 3“ an. Gespielt wird mit den Pädagoginnen des Junior Campus, die live aus dem Museum direkt ins Klassenzimmer geschaltet werden. Objekte aus der Ausstellung „Mensch in Fahrt“ werden in kurzen Filmen vorgestellt und dienen als Grundlage für die Quizfragen. Die Kinder können den Pädagoginnen die

Visionen neuer Mobilität – die kreative Phase

Im dritten Teil des Workshops stehen die Visionen der Schülerinnen und Schüler im Mittelpunkt. Völlig frei können sie sich überlegen, wie Mobilität in der Zukunft aussehen könnte. Ob sie dabei ein spaciges Automodell mit innovativem Antrieb zeichnen, eine ganz neue Form der öffentlichen Verkehrsmittel erfinden oder neue Schuhe, die das Laufen so bequem machen, dass sehr viele Menschen von nun an viel mehr zu Fuß gehen, ist ganz ihrer Fantasie überlassen. Welche Form die Klasse wählt, um ihre Ideen zu präsentieren, ist bewusst offengehalten, da sich die zeitlichen Voraussetzungen von Klasse zu Klasse stark unterscheiden können.

Alle Klassen können ihre kreativen Präsentationen beim Junior Campus einreichen, um an einem Wettbewerb teilzunehmen. Das können gemalte Bilder sein, geschriebene Texte, Comics, Fahrzeug- oder Stadtmodelle, gebastelt oder virtuell, ebenso wie kleine Theateraufführungen oder Podcasts aus der Zukunft, um nur ein paar Beispiele zu nennen.

tivsten, kreativsten, spannendsten oder vielversprechendsten Visionen werden dann im Rahmen eines Wettbewerbs im Technikmuseum ausgestellt und prämiert.

Die Rückmeldungen nach den ersten Workshops waren bisher durchweg positiv. Die Mischung aus digitalen und analogen Elementen wurde dabei von Lehrkräften besonders positiv bewertet. Die Nutzung der Technik wurde teilweise sehr kreativ in den Unterricht eingebunden, weit über das vom Campus entwickelte Programm hinaus. Die Schülerinnen und Schüler hatten vor allem Spaß beim Experimentieren mit den verschiedenen Messgeräten. Es zeigt sich, dass auch Grundschulkindern häufig schon eine Menge über die Themen Mobilität und Klimawandel wissen und vor allem, dass das Thema sie beschäftigt und sie wirklich spannende Ideen für ihre Zukunft haben!

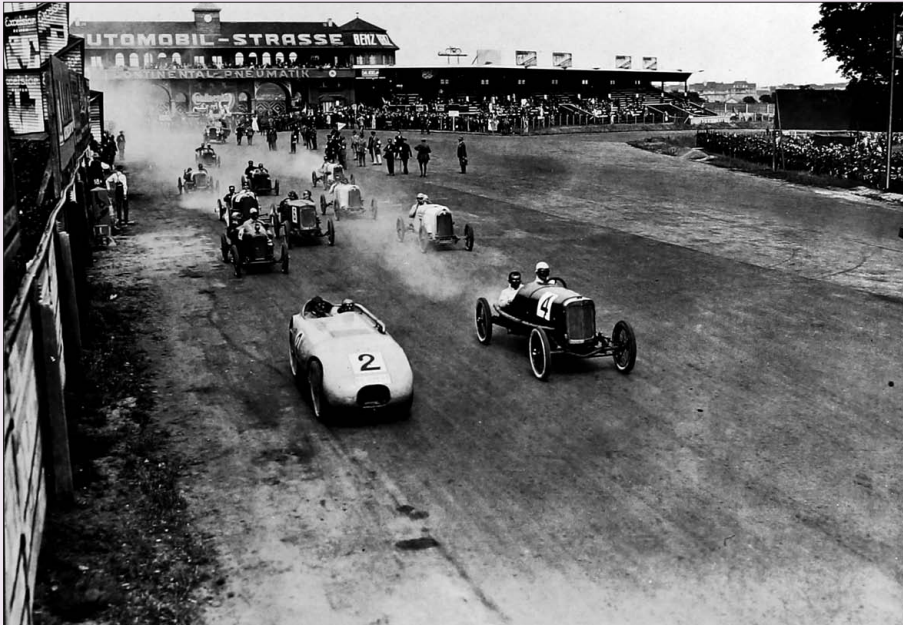
JULIA STANGE

Weitere Informationen zu Programm und Ausleihbedingungen unter: <https://technikmuseum.berlin/angebote/junior-campus/>



Wahnsinn – Illegale Autorennen. Wie stoppen wir den Tempo-Rausch?

Neue Sonderausstellung im Deutschen Technikmuseum



▲ **Rennen auf der AVUS 1924. Autorennen fanden im frühen 20. Jahrhundert noch auf öffentlichen Straßen statt. Das wurde durch schwere Unfälle, Rennverbote und die aufwendige Wegesicherung immer schwieriger. Schon vor dem Ersten Weltkrieg gab es daher erste Rennstrecken in England und den USA, in Deutschland eröffnete 1921 die AVUS und 1927 der Nürburgring.** Foto: SDTB / Historisches Archiv

Seit dem 25. Februar zeigt das Deutsche Technikmuseum eine Sonderausstellung zu einem sehr konkreten Thema: Illegale Autorennen als Gipfel der rücksichtslosen Raserei im Straßenverkehr. Die Sonderausstellung unterstreicht die Absicht des Deutschen Technikmuseums, zukünftig stärker auf kontrovers diskutierte Themen der Gegenwart einzugehen und die gesellschaftliche Diskussion durch die Perspektive des Museums zu bereichern.

Die Sonderausstellung entstand als Kooperationsprojekt mit der Polizei Berlin und fand bei den Vorarbeiten viel Zuspruch und Hilfe, unter anderem von Hinterbliebenen, der Berliner Amts- und Staatsanwaltschaft sowie dem ADFC. Der Pressetermin am 24. Februar war trotz Kriegsausbruchs in der Ukraine am selben Tag gut besucht. Die Berichterstattung war durchweg positiv. Wie in den ersten Wochen zu beobachten war, besuchen viele Schulklassen die Ausstellung, zum Teil mit Fragebögen, die die Lehrerinnen und Lehrer vorbereitet haben. Die begleitenden Bildungsprogramme zur Verkehrsunfallprävention, die die Polizei Berlin anbietet, waren schnell ausgebucht.

Ein seit Jahren wachsendes Problem

Anlass für die Ausstellung ist die seit Jahren steigende Zahl illegaler Autorennen, denen immer wieder völlig Unbeteiligte zum Opfer fallen. Am bekanntesten ist der sogenannte „Kudamm-Raser-Fall“ vom Februar 2016. Darnach wurde der Rentner Michael Warshitsky Opfer von zwei Rasern, die sich ein Rennen mit über 150 km/h vom Kurfürstendamm zum Tauentzien geliefert hatten und dabei mehrere rote Ampeln ignorierten. Der Fall hat mittlerweile durchaus eine historische Bedeutung, da erstmals Raser wegen Mordes angeklagt und verurteilt wurden. Zudem führte die extrem rücksichtslose Straftat zur Verschärfung der Gesetzgebung und Strafverfolgung: „Verbote Kraftfahrzeugrennen“ gelten in Deutschland seit 2017 als eigener Straftatbestand.

Kulturelle Leitbilder von Geschwindigkeit und Wettkampf

Inhaltlich fragt die Ausstellung „Wahnsinn – Illegale Autorennen“ zunächst nach den Ursachen der Autoraserei und legt den Schwer-

punkt dabei auf die historisch gewachsenen Leitbilder unserer automobilen Kultur: Welche Rolle spielen Geschwindigkeit, Wettkampf und antiquierte Männlichkeitsideale in der Gesellschaft?

Die Faszination für Geschwindigkeit und Wettkampf ist zwar deutlich älter als das Auto, doch wurde sie mit der Verbreitung der Kraftfahrzeuge seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert stark aufgewertet. Der Motorsport verbreitete rund ums Auto einen Geschwindigkeitskult und eine den Wettkampf bejahende Einstellung, die anders als etwa im Pferderennsport schließlich den gesamten öffentlichen Straßenverkehr umfasste. Geschwindigkeit und PS-Stärke wurden ein wichtiger Maßstab der Alltagskultur.

Auffällig ist von Beginn an das Leitbild „starker“ und durch Wettbewerb „gestählter“ Männlichkeit. Frauen tauchten als Fahrerinnen selten auf, unterstrichen aber als „Trophäe“ den Erfolg des Mannes. Bei heutigen illegalen Autorennen setzt sich diese Tradition fort: Nur äußerst selten sitzt dabei eine Frau hinter dem Steuer. Anfällig für den Geschwindigkeitsrausch beim Autofahren sind vor allem Männer im jüngeren Alter. Ihre Risikobereitschaft und ihr Selbstdarstellungsdrang sind stärker als das Verantwortungsgefühl und die Risikoabschätzung.

Die PS-Spirale der 1990er Jahre

Rücksichtslose Raserei mit Renncharakter auf öffentlichen Straßen gibt es, seitdem es schnelle Autos gibt. Und Autos wurden bereits sehr früh gefährlich schnell. Bereits um 1960 besaßen Sportwagen serienmäßig über 200 PS und fuhren zum Teil schneller als 250 km/h. Sie fanden ihren Absatz auch damals bei Männern, aber aufgrund ihres Preises nur in kleineren Stückzahlen bei sehr reichen Kunden.

In den 1990er Jahren setzte schließlich eine Entfesselung des PS- und Tempo-Wahnsinns ein: Die Automobilwirtschaft drehte an der Spirale von Leistung und Schnelligkeit. Das Angebot von mehreren hundert PS starken Autos wuchs rasant. Der Leasing-, Miet- und Gebrauchtwagenmarkt ermöglichte es nun vielen Menschen, schnelle Autos zu fahren. Vom „coolen“ Image leistungsstarker und schneller Autos profitierten in Deutschland Marken wie Mercedes, Audi und BMW. Ihre Modelle liegen im Gegensatz zu denen der reinen Sportwagenhersteller in finanzieller Reichweite und erlauben auch Fahrten zu viert oder fünft. Letzteres ermöglicht ein Gemeinschaftserlebnis und die Chance, Mitfahrerinnen und Mitfahrer zu beeindrucken.

Entwicklungen der automobilen Kultur und der Alltagskultur begleiteten die Aufrüstung



▲ Der Jeep von Michael Warshitsky ist das zentrale Objekt der Sonderausstellung. Seit 2016 stand das Fahrzeug als Beweismittel auf einem Sicherstellungsgelände der Polizei, da der sogenannte „Kudamm-Raser-Fall“ erst am 19. Januar 2022 juristisch ein Ende fand.

SDTB / Foto: Clemens Kirchner



▲ Blick in die Ausstellung im Bereich der Gegenmaßnahmen: Im Vordergrund ein Unfallmotorrad, das die Polizei zur Verkehrsunfallprävention nutzt. Im Hintergrund ein Audi. Das Fahrzeug wurde aufgrund eines verbotenen Kraftfahrzeugrennens enteignet. Diese Leihgabe der Polizei Berlin geht nach der Sonderausstellung in die Versteigerung. SDTB / Foto: Clemens Kirchner



- ▲ Regelmäßig beschlagnahmt die Polizei in Berlin Fahrzeuge von Rasern. Rechtskräftig enteignet werden kann nur ein Teil davon. Oft gehören die Fahrzeuge noch Finanzierungsinstituten oder wurden nur für ein paar Tage geliehen.

Foto: Polizei Berlin



- ▲ Geisterrad in der Ausstellung. Die Leihgabe des ADFC Berlin thematisiert die radfahrenden Opfer der Raserei. Es stammt aus einem Depot des Fahrradclubs, wo vorbereitete Geisterräder lagern. Nach dem Ende der Ausstellung geht es an den ADFC zurück und wird nach einem zukünftigen, tödlichen Radfahrnfall nahe der Unfallstelle platziert werden. SDTB / Foto: Clemens Kirchner

Strafmandat.



Natürlich-wieder zu schnell gefahren
mit

EXCELSIOR
PNEUMATIC

▲ Reifenwerbung, 1905. Von Anfang an fuhren Automobilisten vor allem auf den Landstraßen zu schnell. Polizisten und Reifenpannen unterbrachen oft die Ausfahrten. Die Werbung des Reifenherstellers Excelsior spielte mit den Umständen. Ihre Reifen würden die Raserei zumindest technisch mitmachen. Grafik: Allgemeine Automobil Zeitung, 1908, H. 12, S. 71



▲ Mit 417 km/h auf der Autobahn. Der tschechische Milliardär Radim Passer fuhr im Juli 2021 mit seinem 1500 PS starken Bugatti Chiron über die A2 zwischen Berlin und Hannover. Die Videoaufnahme der Fahrt stellte er Anfang 2022 ins Internet. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es in dem betreffenden Autobahnabschnitt nicht. Die Staatsanwaltschaft Magdeburg prüft dennoch, ob hier ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen vorlag. Foto: youtube

der Fahrzeugflotte: Die Tuningszene steuerte ihrem Höhepunkt entgegen, Michael Schumachers Erfolge steigerten das Interesse an der Formel 1 in ungeahnte Höhen. Computerspiele mit immer realistischeren Rennen kamen auf den Markt. Unzählige Musikvideos zeigten zufriedene Männer in schnellen Autos, die von leicht bekleideten Frauen angehimmelt werden. Die Verbindung von Musik, Frauen und schnellen Autos existiert schon lange. Doch die Leitbilder der 1990er Jahren steigerten den Status und das Interesse an schnellen Autos, die nun für fast jeden verfügbar wurden. Es wundert daher nicht, dass das Phänomen illegaler Autorennen seit den 1990er Jahren stark und kontinuierlich zunahm.

Das breite Spektrum der Opfer

Illegale Autorennen führen nicht selten zu schweren Unfällen und hinterlassen viele Opfer. Fassungslos machen die an den Rennen unbeteiligten Opfer. Sie wurden völlig schuldlos aus dem Leben gerissen und waren meist keinerlei Risiko eingegangen. Sie bewegten sich normal auf Straßen, Rad- und Fußwegen; fuhren, radelten oder gingen bei Grün. Kurzum: Sie waren arglos. Dies würdigt die Rechtsprechung mittlerweile, da ihre Arglosigkeit als Stütze für eine Mordanklage dient. Hinter den Verletzten und Toten stehen als Opfer der Raserei immer Familien, Freunde und Bekannte. Neben der Trauer ist Wut ein Gefühl, das die Menschen ungewollt trifft. Wut auf die Täter, Wut auf die Strategien der Verteidiger, Wut auf die Dauer von Gerichts-

verfahren und Wut auf die Leitbilder unserer automobilen Kultur. Mit dieser Wut müssen Opfer zusätzlich und oft allein fertig werden. Belastend sind die Unfallfolgen auch für die Rettungs- und Einsatzkräfte. Durch die Geschwindigkeit sind die Folgen überdurchschnittlich gravierend. Opfer sind oft schwer verletzt und müssen zum Teil aus den Fahrzeugen geborgen werden. Ganz abgesehen von den Gefahren beim Einsatz setzen die Erlebnisse an der Unfallstelle den Helfenden zu. Verletzte oder getötete Raser sind ebenfalls Opfer, besser gesagt: sind Täter und Opfer in einem. Die meist jüngeren Fahrer sind Opfer ihres Leichtsinns und ihrer Selbstüberschätzung, nicht zuletzt auch ihres Ideals von Männlichkeit, das sie mit dem Auto zur Schau stellen wollten.

Wie stoppen wir den Temporausch?

Einen Schwerpunkt der Ausstellung bilden Maßnahmen gegen die Raserei. Dazu gehören die mittlerweile schärferen Gesetze und eine strengere Strafverfolgung. Die Unfallprävention legt bei Bildungsprogrammen ebenfalls mehr Gewicht auf das Rasen und seine Gefahren. Ein weiteres Mittel ist der Umbau von Straßen und Kreuzungen. Die Infrastrukturmaßnahmen wirken punktuell, verlagern das Problem teilweise aber auf andere Straßenzüge.

Zu diesen klassischen Gegenmaßnahmen gesellen sich heutzutage technische Lösungen wie eine automatische Geschwindigkeitsbeschränkung im Fahrzeug. Die dafür

nötigen Fahrerassistenzsysteme haben mittlerweile Serienreife erlangt und könnten bald zur Pflicht werden. Die Diskussion um Fahrerassistenzsysteme wirft natürlich gesellschaftliche Grundsatzfragen auf. Kann ein durch Technik verursachtes Problem durch mehr Technik gestoppt werden? Beschneiden Fahrerassistenzsysteme die Verantwortung und Freiheit der Bürgerinnen und Bürger? Wieviel Freiheit will die Gesellschaft im Straßenverkehr noch tolerieren?

Ein Unfallwrack als Leitobjekt

Zentrales Objekt der Ausstellung ist der Jeep von Michael Warshitsky, der 2016 Opfer der sogenannten Kudamm-Raser wurde. Ein Objekt auszustellen, in dem ein Mensch sein Leben verlor, ist diskussionswürdig. Drei Gründe sprachen unserer Meinung nach dafür:

- 1) Das Fahrzeug eines Opfers zeigt die Folgen rücksichtsloser Raserei am nachdrücklichsten.
- 2) Der Jeep steht wie kein anderes Objekt für das Thema illegaler Autorennen und Raserei.
- 3) Maximilian Warshitsky, der Sohn des Opfers, unterstützte unser Vorhaben.

Ein Mahnmal auch für die Sammlung

Maximilian Warshitsky hat das Fahrzeug dem Deutschen Technikmuseum nicht nur für die Sonderausstellung, sondern auch für die Sammlung überlassen. Das Auto wird der Nachwelt dadurch als technisches Kulturgut im Sinne eines Mahnmals gegen die Schattenseiten der Leitbilder von Geschwindigkeit



▲ **Anti-Raser-Kampagne Baden-Württemberg 2018. Entsprechend der dortigen Tätergruppen platzierte die Landesregierung in Baden-Württemberg auch Anzeigen in Tuning-Magazinen platziert. Die Gestaltung unterstrich die brutalen Folgen von Raserei und übernahm stilistische Elemente, die in der Tuning-Szene beliebt sind.**

Foto: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM)

und Wettkampf erhalten bleiben. Hiermit brechen wir bewusst mit den bisherigen Traditionen von Automobilsammlungen der Technikmuseen, die bislang einen Bogen um die Abgründe und Exzesse der automobilen Leidenschaften machten. Technisches Kulturgut wird der Jeep Warshitskys aber nicht durch die Entscheidung, ihn in die Sammlung aufzunehmen. Historisch wertvoll war das Fahrzeug schon vorher, weil der Kudamm-Raser-Fall Rechtsgeschichte schrieb. Dass sich dieser juristische Präzedenzfall einer Mordanklage gegen Raser über sechs Jahre hinzog, war für die Hinterbliebenen quälend. Die Dauer führte aber dazu, dass das Auto überhaupt noch existiert und seine Bedeutung erkennbar wurde. Wäre der Fall nach dem ersten Urteil des Landgerichts Berlin 2017 abgeschlossen gewesen, wäre das Auto anschließend sicher verschrottet worden.

Eine neue Perspektive auf die Leitbilder der automobilen Kultur

Mit der Sonderausstellung bricht das Deutsche Technikmuseum auch mit einer über hundert Jahre alten Tradition der großen Technikmuseen, das Auto und die automobilen Kultur als Erfolgsgeschichte auszustellen. Anfangs standen dort die technische Entwicklung und die Ingenieurskunst im Vordergrund, früh auch der Motorsport und die Bedeutung der Automobilwirtschaft. Später kam eine Sozial- und Kulturgeschichte des Autos hinzu, die die Nutzungsgeschichte sowie den Stellenwert des Autos in der Gesell-

schaft hervorhoben. Gemeinsam war den Ausstellungen eine Reduktion des Straßenverkehrs auf das Automobil sowie eine positive Sichtweise des Autos. Negative Auswirkungen wie etwa die Unfallgefahr wurden eher am Rande erwähnt und mit den Fortschritten im Automobilbau – etwa Knautschzonen, Anschnallgurte, Airbags – verbunden.

Seit dem Ende des 20. Jahrhunderts nehmen die großen Technikmuseen zwar die negativen Folgen der Massenmotorisierung in den Blick, beispielsweise Umweltfragen und die Folgen der autogerechten Stadt- und Verkehrsplanung. Auch entdeckten die Technikmuseen, dass der Straßenverkehr mehr beinhaltet als das Automobil. Versäumt wurde bislang aber ein Perspektivenwechsel, der den Blickwinkel auf die Automobilgeschichte erweitert. Indem die Sonderausstellung „Wahnsinn“ nach den Ursachen und Antrieben für diesen Missbrauch des Autos fragt, lenkt sie den Blick auf die Kehrseite der Leitbilder unserer automobilen Kultur. Geschwindigkeit und Wettkampf, Macht und Freiheit, Männlichkeit und Stärke – lange gefällig und positiv assoziiert – verkehren sich durch das Thema Raserei und illegale Autorennen ins Gegenteil.

Es war an der Zeit, diese automobilen Leitbilder anhand ihrer rücksichtslosesten Ausprägung in einer Ausstellung zu zeigen. Dabei geht es nicht um einen radikalen Schnitt, die emotionale Seite des Automobils als Fehlentwicklung abzulehnen. Das würde die Geschichte und Gegenwart der automobilen Kultur ideologisch verbiegen. Das Auto hat Generationen von Menschen begeistert, ihren

Lebensstandard erhöht und ihnen Freude bereitet, hat vielen Beschäftigten in der Automobilwirtschaft Arbeit und Identifikation mit dem Produkt gegeben. Auch wenn das Auto heute von Teilen der Bevölkerung kritisch betrachtet wird, so ist es für den Großteil der Menschen noch immer emotional positiv besetzt.

Die Ausstellung nutzt vielmehr den Fokus auf die Kehrseite der Medaille, um die problematische Vielschichtigkeit der automobilen Kultur zu vermitteln. Hierdurch wirft sie unwillkürlich unbequeme Fragen zu unserem Umgang mit dem Autoverkehr auf: Warum dürfen Fahranfänger solch starke Wagen fahren, warum gibt es keinen Stufenführerschein? Was haben Pkws mit vielen Hundert PS überhaupt im öffentlichen Raum, auf unseren Verkehrsflächen, verloren? Und wenn sich die deutsche Gesellschaft schon seit Jahrzehnten nicht auf ein Tempolimit auf Autobahnen von 130 km/h einigen kann: Sollte man nicht zumindest ein Limit von 180 oder 200 km/h setzen, da spätestens hier die vielbeschworene Freiheit aufhört? Dann bräuhete wir auch nicht länger ernsthaft darüber diskutieren, ob die 417 km/h-Autobahnfahrt eines Bugatti-Fahrers 2021 legal gewesen ist.

FRANK STEINBECK

Sonderausstellung

Wahnsinn – Illegale Autorennen.
Wie stoppen wir den Tempo-Rausch?
Deutsches Technikmuseum
Achtung: Eingang Ladestraße
(Zugang über Möckernstr. 26, 10963 Berlin)
Laufzeit: 25. Februar bis 3. Juli 2022



Objekt des Monats Januar

Lampe, 2016

Wissen, Können, Weitergeben. Unter diesem Slogan verzeichnet die Deutsche UNESCO-Kommission seit 2013 immaterielles Kulturerbe in Deutschland. 2015 wurde das Projekt „Manufaktuelle Schmuckgestaltung“ als Best Practice für die Bewahrung historischer Schmuckfertigungstechniken ausgezeichnet.

Die als Objekt des Monats gezeigte Lampe fertigte Lena Beigel 2016 während ihres Stipendiaufenthaltes im Deutschen Technikmuseum an. Die geometrischen Muster auf den Plexiglasscheiben gravierte sie mit einer Guillochiermaschine. Ursprünglich wurde die Technik des Guillochierens für die Verzierung von Taschenuhrdeckeln, Zigarettenetuis, Feuerzeugen und Kugelschreibern verwendet. Weitere Beispiele dieser Kunst sind in der Dauerausstellung „Manufaktuelle Schmuck-

produktion“ im Beamtenhaus des Museums zu sehen.

Das Stipendium ist seit 2011 Bestandteil des Projektes „Manufaktuelle Schmuckgestaltung“ und wird vom Deutschen Technikmuseum gemeinsam mit der Gold- und Silberscheideanstalt C. Hafner ausgeschrieben. Bewerben können sich Absolventinnen und Absolventen des Studiengangs Schmuck der



Hochschule Pforzheim. Die Stipendiatinnen und Stipendiaten dürfen für drei bis sechs Monate in der Ausstellungswerkstatt „Manufaktuelle Schmuckproduktion“ des Deutschen Technikmuseums mit den historischen Maschinen arbeiten. Sie erhalten professionelle Anleitung von den Mitarbeiterinnen der Schmuckwerkstatt und können sich kreativ frei entfalten. Vom freien Experimentieren über die Fertigung von Schmuck als Unikat und Kleinserie bis hin zur Kreation von Alltagsgegenständen ist alles möglich.

ANDREA GRIMM

◀ **Diese Lampe fertigte Lena Beigel 2016 während ihres Stipendiums mit den historischen Maschinen der Schmuckausstellung.**
SDTB / Foto: Clemens Kirchner

Objekt des Monats Februar

Blitzinheit BE1.3, 2008

Diese Blitzinheit – gebräuchlicher ist die Bezeichnung „Blitzer“ – war bis vor kurzem bei der Brandenburger Polizei im Einsatz. Sie ist Teil der mobilen Geschwindigkeitsmessanlage ES3.0, die mit Helligkeitssensoren das Tempo von Fahrzeugen misst. Fünf Sensoren erfassen Helligkeitsveränderungen und bestimmen die Geschwindigkeit auf bis zu vier Fahrspuren. Mit Hilfe des Blitzers und einer Kamera sind Aufnahmen der Fahrzeuge möglich, die zu schnell gefahren sind.

Geschwindigkeitsmessgeräte sollen zu schnelles Fahren durch Strafen verhindern. Das Problem der Raserei und der Kampf der Behörden existiert seit dem Beginn der Automobilgeschichte. Ging die Polizei anfangs noch mit Stoppuhren auf die Jagd nach Rasern, wird zu schnelles Fahren in Zukunft

vielleicht durch Fahrerassistenzsysteme unmöglich gemacht. Ein erster Schritt erfolgt in der Europäischen Union in diesem Jahr: Ab dem 6. Juli müssen neue Automodelle über das ISA-System (Intelligent Speed Assistance) verfügen, das die Beschleunigung über das jeweils gültige Tempolimit verhindert. Noch ist es aber erlaubt, das System zu umgehen und sogar abzuschalten.



Die extremste Form der Raserei bilden illegale Autorennen, die in den vergangenen Jahren stark zugenommen haben. Eine Entwicklung, die das Deutsche Technikmuseum zum Anlass für eine Sonderausstellung mit dem Titel „Wahnsinn – Illegale Autorennen. Wie stoppen wir den Tempo-Rausch?“ nimmt. Lesen Sie mehr darüber auf Seite 24.

FRANK STEINBECK

Inv.-Nr.: N/2022/0022 1

◀ **Dieser „Blitzer“ aus dem Jahr 2008 ist Teil der mobilen Geschwindigkeitsmessanlage ES3.0, die komplett aus 14 Einzelteilen besteht. Neuere Versionen verbinden die einzelnen Komponenten über Funk, bei diesem Modell geschah das noch mit Kabeln.**
SDTB / Foto: Clemens Kirchner

Objekt des Monats März

Playseat Formula Rot mit Thrustmaster Formel 1 Bundle, 2021

Der Gaming-Stuhl für Computer-Rennspiele ist speziell auf Geschwindigkeitsrennen wie die Formel 1 zugeschnitten. Im Gegensatz zu einfacheren Ausführungen von Gaming-Stühlen wurde hier mehr Wert auf das Design gelegt. Der Stuhl und das Bundle (Lenkrad und Pedale) sind für Consumerprodukte eher kostspielige Modelle.

Gaming-Stühle verbreiteten sich im gewerblichen Bereich ab den 1970er Jahren in Spielhallen und Bowlingcentern. Für den privaten Gebrauch kaufen sie vor allem die besonders begeisterten Rennspielerinnen und -spieler. Autorennspiele sind seit Jahrzehnten ein äußerst beliebtes Genre von Computerspielen. Sie etablierten sich mit dem Aufkommen von Homecomputern, Spielkonsolen und Smartphones und sind heute fester Teil der Alltags-

kultur von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen. Sie spiegeln den Stellenwert des Autos in unserer Gesellschaft und prägen schon im Kindesalter das positive Image vom Auto und seiner Geschwindigkeit mit.

Das Deutsche Technikmuseum zeigt diesen Gaming-Stuhl bis zum 3. Juli 2022 in der Sonderausstellung „Wahnsinn – Illegale Autorennen. Wie stoppen wir den Temporausch?“.



Er steht dort als ein Beispiel, über welche Wege die Leitbilder Geschwindigkeit und Wettkampf in der automobilen Kultur vermittelt werden. Die Frage, ob Computer-Rennspiele das Fahrverhalten beeinflussen, wurde vor über zehn Jahren wissenschaftlich untersucht. Die Ergebnisse lieferten keinen direkten Zusammenhang. Obwohl viele Menschen Rennspiele spielen, neigen nur extrem wenige zur Raserei im Straßenverkehr.

FRANK STEINBECK

Inv.-Nr.: N/2022/0024 (Gaming-Stuhl),
Inv.-Nr.: N/2022/0211 (Lenkrad und Pedale)

◀ **Die Sitzhaltung des Gaming-Stuhls orientiert sich an den Rennwagen der Formel 1 und die rote Lackierung an der typischen Farbe des Sportwagenherstellers Ferrari. Das Logo der in der Formel 1 erfolgreichen Marke findet sich auf dem Lenkrad.**

SDTB / Foto: Clemens Kirchner

Objekt des Monats April

Leuchtturm-Modelle, zweite Hälfte 20. Jahrhundert

Leuchttürme üben eine große Faszination aus, sie stehen für Romantik und Sehnsucht. Gebaut sind sie an abgelegenen, oft einsamen Orten. Leuchtturm-Modelle sind beliebte Sammlerstücke und Souvenirgegenstände, etwa in Form von Schneekugeln oder Salzstreuern.

Aus der maritimen Sammlung eines Berliner Binnenschiffers übernahm das Deutsche Technikmuseum vor einigen Monaten 52 solcher Objekte. Sie wurden mit großer Leidenschaft über Jahrzehnte gesammelt. Vielleicht erscheint die Welt im Modell überschaubarer und im wörtlichen Sinne „begreifbarer“. Auf jeden Fall dienen echte Leuchttürme dazu, sich auf dem Meer zurechtzufinden. Sie geben Orientierung, indem sie Schiffsbesatzungen ermöglichen, ihren Standort auf See zu bestimmen.

Für die Standortbestimmung auf See mittels Kreuzpeilung braucht es zwei Leuchttürme, die in einer Seekarte verzeichnet sind. Mit einem Kompass peilt man sie gleichzeitig an. Diese beiden Kompassrichtungen werden in die Karte – in Bezug auf die verzeichneten Leuchttürme – eingezeichnet. Dadurch entstehen zwei sogenannte Standlinien. Der Schnittpunkt dieser Linien gibt den Standort an.



Statt Leuchttürmen können auch andere Landmarken, Schall- und Funksignale gepeilt werden. Die Kreuzpeilung wird ebenso in der Flugnavigation, der Landesvermessung und beim GPS verwendet. Das Prinzip ist einfach und alle Lebensbereiche betreffend: Es braucht mindestens zwei bekannte Signalgeber beziehungsweise voneinander unabhängige Informationsgeber, um den eigenen Standpunkt zu finden.

Man sollte nie nur einer Nachricht, Erscheinung, Informationsquelle vertrauen.

CLAUDIA SCHUSTER

Inv.-Nr.: 1/2022/0153 ff

◀ **Modell des Leuchtturms Greifswalder Oie (Ostseeinsel) von 1855, rechts ein Fantasiemodell.** SDTB / Foto: Clemens Kirchner



WIR SOLIDARISIEREN UNS MIT DER UKRAINE!

**Das Deutsche Technikmuseum und sein Förderverein
schließen sich dem Statement des Landesverbands der Museen zu Berlin e. V. an:**

„Angesichts des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine bezieht unser Verband Position: für Frieden und Demokratie, gegen den Angriffskrieg Russlands. Als Kulturinstitutionen in Berlin, vernetzt mit Institutionen in aller Welt, setzen wir uns für ein friedliches und demokratisches Europa als Basis für ein friedliches und demokratisches Miteinander in der Welt ein. Wir zeigen uns solidarisch mit der Ukraine.

Die Geschichte lehrt uns: Krieg ist immer der falsche Weg.“

► SDTB-Info

Geteilte Schriften Ergebnisse und Perspektiven des Projektes „Die Sichtbar- machung des Sichtbaren – Berlins typografisches Kulturerbe im Open Access“

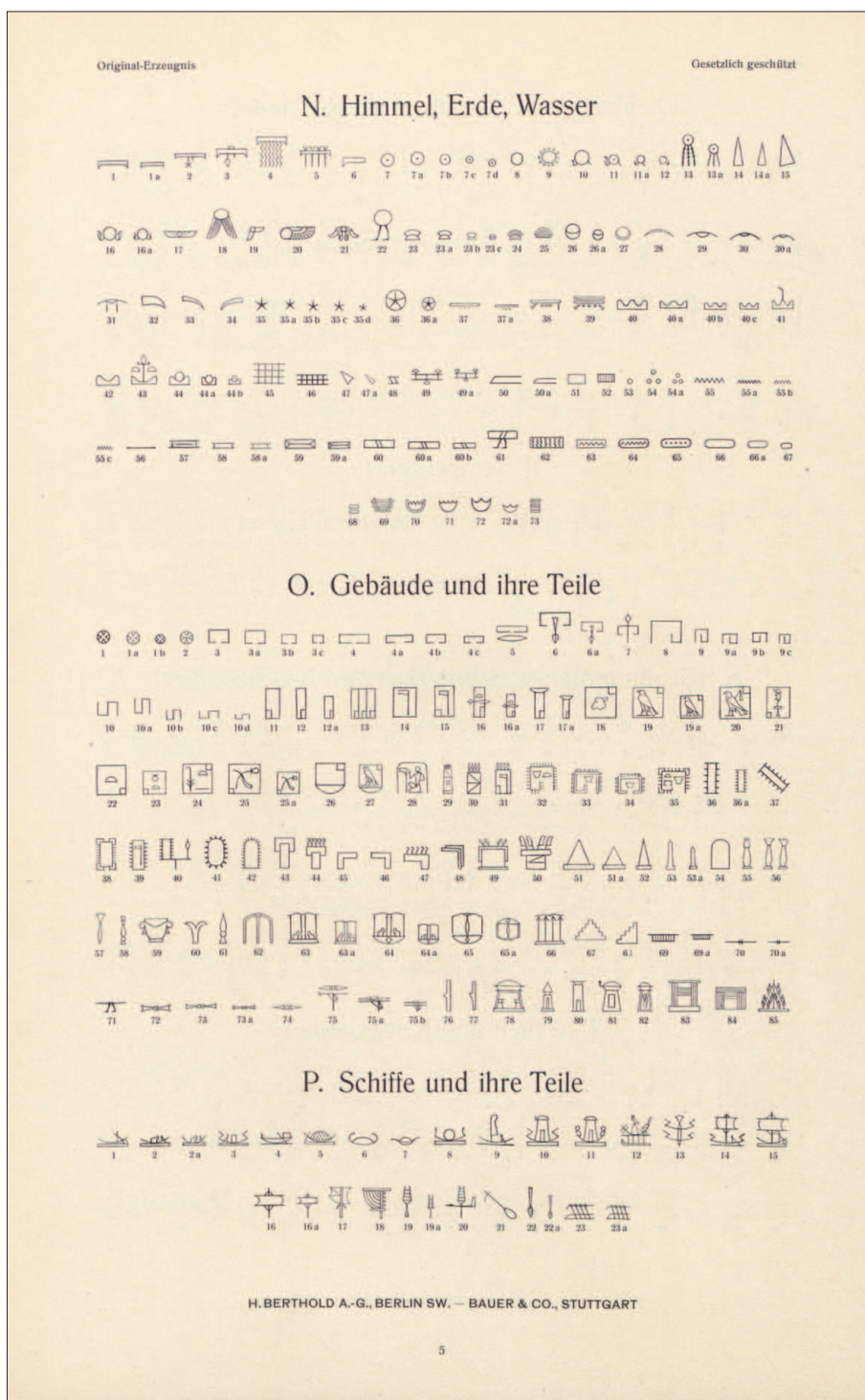
Schriftmuster Berliner Schriftgießereien aus der Zeit vor 1951 bieten einen wichtigen, reichen und oft nur schwer zugänglichen Quellenbestand. Die Musterbücher haben einen Umfang von wenigen Seiten bis hin zu vielen hundert. Die Schriftmuster enthalten zudem noch handschriftliche Einträge. In Ergänzung zu dem noch vorhandenen materiellen Erbe der Schriftkultur bieten sie zum Teil bisher nicht mögliche vergleichende Hinweise für die Forschung, aber auch Anregungen für neue Generationen von Schrift- und Medien-gestalterinnen und -gestaltern.

Digitalisierung und Online-Stellung

Um dieser Quellengattung mehr Beachtung zu schenken, hat das Deutsche Technikmuseum zusammen mit der Erik Spiekermann Foundation gGmbH, Kunstbibliothek – Staatliche Museen zu Berlin und Staatsbibliothek zu Berlin ein Kooperationsprojekt durchgeführt (siehe auch den Bericht in Ausgabe 01/2021 dieser Zeitschrift). Das im Rahmen des vom Forschungs- und Kompetenzzentrum Digitalisierung Berlin (digiS) betreuten Förderprogramms durchgeführte Digitalisierungsprojekt wurde im Februar 2022 abgeschlossen.

Insgesamt wurden 516 Schriftmusterbücher und 302 Schriftandrucke von historischen Schriften digitalisiert, verzeichnet und zugänglich gemacht. Das Technikmuseum hat 190 Proben aus dem Historischen Archiv und der Bibliothek beigetragen und gut 36.500 Digitalisate erzeugt. Diese sind unter der Creative Commons-Lizenz CC BY im Internet veröffentlicht und können auf der Webseite von museum-digital recherchiert, angeschaut und heruntergeladen werden (<https://berlin.museum-digital.de/collection/799>). Die Lizenz erlaubt auch die kostenfreie Veröffentlichung und Bearbeitung der Vorlagen, sofern die Herkunft benannt wird.

Die Partnerinstitutionen veröffentlichen ihre Daten jeweils auf den eigenen Webpräsenzen.



▲ Hyroglyphen in Originalschnitten, 1914.

Foto: SDTB / Historisches Archiv, Signatur: III.2 23947-013

Andrucke historischer Schriftvorlagen

Ausnahme davon bildet die Erik Spiekermann Foundation mit der zugehörigen Druckwerkstatt p98a in Berlin-Mitte. Die in Holz, Blei oder Plakadur vorliegenden 120 historischen Schnitte verschiedener Schriften der H. Berthold AG wie Fanfare, LoType oder Akzidenz Grotesk wurden per Hand gesetzt und auf Papierbögen gedruckt. Die so entstandenen Andrucke wurden digitalisiert und im Original dem Historischen Archiv des Deutschen Technikmuseums übergeben. Die Online-Präsen-

tation der Digitalisate erfolgt zukünftig ebenfalls bei museum-digital.

Der Andruck erfolgte mit Bleilettern aus der Sammlung von Erik Spiekermann. Die Lettern aus Holz und Plakadur, ein von der H. Berthold AG entwickelter Kunststoff, wurden zum Teil aus dem Depot des Deutschen Technikmuseums zur Verfügung gestellt. Die angefertigten Andrucke der Original-Schriften ermöglichen einen Vergleich der Schriftmusterbücher mit dem Druckbild des überlieferten, materiellen Handwerkszeugs.



▲ Felix Bamforth

Foto: Norman Posselt

Die Galerie p98a ist eine experimentelle Buchdruck-Werkstatt in Berlin. Im Rahmen des Projektes wurden dort Andrucke von originalen Drucktypen verschiedener Schriften angefertigt und als freie Schriften für die Verwendung mit dem Computer bearbeitet und zur Verfügung gestellt. Diese Arbeiten wurden von Lilith Zachwieja und Felix Bamforth durchgeführt.

Felix

„Mein Name ist Felix Bamforth und im Rahmen des digiS-Projekts war ich bei p98a zuständig für die Produktion, wo ich das komplette Sortiment der vorhandenen Berthold-Schriften gesetzt und gedruckt habe.

Zu der Zeit habe ich parallel meinen Bachelor in Kommunikationsdesign geschrieben. Der praktische Teil der Bachelorarbeit war die Gestaltung einer Grotesk-Schrift, in der die Spuren des Handwerks und der Abnutzung klar zu identifizieren sind. Mein theoretischer Teil hat die Rolle des Handwerks in der Geschichte der Schriftgestaltung examiniert. Mich präzisieren mit über 100 Berthold-Schriften in verschiedenen Größen und aus verschiedenen Materialien auseinanderzusetzen, hat mich sowohl für die Theorie als auch die Praxis meiner Bachelorarbeit sehr inspiriert. Die Block oder Fanfare von Oppenheim wurden dadurch zum Beispiel zentrale Konzepte meiner Arbeit.

Die Drucke all dieser spannenden Schriften digital vorliegen zu haben, ist für Gestalter eine sehr wertvolle Möglichkeit, da sie die Besonderheit einer Schrift je nach Schnitt, Größe oder Material ganz klar abbilden. Ich werde sicherlich, sobald das Projekt online ist, auf die Drucke zurückgreifen, um mich für zukünftige Arbeiten inspirieren zu lassen.“

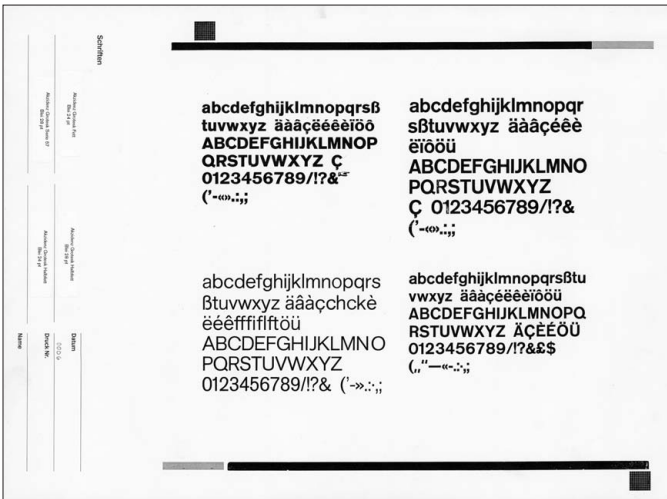
Lilith

„Ich bin Lilith Zachwieja und leite die Werkstatt der Galerie p98a. Ich war im digiS-Projekt als Projektleiterin tätig und habe den Ablauf hier in der p98a koordiniert. Ich freue mich besonders darüber, dass der Berliner Schriftschatz der Berthold AG mit unserer Arbeit konserviert wird. Außerdem finde ich es für zum Beispiel Studierende toll, dass diese alten Schriften nochmal ins Rampenlicht gestellt werden. Uns, die wir jeden Tag damit arbeiten, sind diese Schriften und Schriftgestalter (es sind leider wirklich nur Männer) geläufig, aber aus meiner Studienzeit habe ich davon keinen gekannt. Dabei sind diese Werke so faszinierend und inspirierend. Das gilt natürlich auch für die unzähligen Schriftmuster, die im Rahmen des Projektes digitalisiert wurden. Das Besondere an diesem Projekt ist, dass alles im Open Access zugänglich ist und damit frei verfügbar. Gerade für Studierende ist das eine super Quelle, da es ja sonst nicht so leicht frei verfügbare Nutzungsrechte und Lizenzen gibt.“



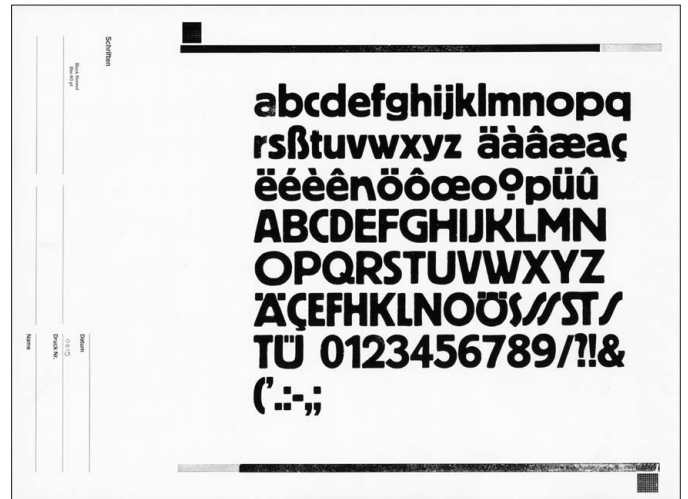
▲ Lilith Zachwieja

Foto: p98a



▲ Andruck der unterschiedlicher Varianten der Schrift Akzidenz Grotesk mit historischen Bleiletttern durch die Werkstatt p98a von Erik Spiekermann, 2021.

Foto: SDTB / Historisches Archiv, Signatur: V.7 0006



▲ Andruck der Schrift Block Normal im Schriftgrad 60 pt mit historischen Bleiletttern durch die Werkstatt p98a von Erik Spiekermann, 2021.

Foto: SDTB / Historisches Archiv, Signatur: V.7 0015



▲ Seite mit Satzbeispielen aus der Schriftprobe der H. Berthold AG „Block: Eine vitale Auszeichnungsschrift für Akzidenzen, Zeitschriften und Plakate“, 1949. Foto: SDTB / Historisches Archiv, Signatur: III.2 23959-002



▲ Initialen aus der Hauptprobe der J. G. Schelter & Giesecke, um 1930. Foto: SDTB / Historisches Archiv, Signatur: III.2 36211-179



▲ Seite mit Satzbeispielen aus der Schriftprobe der H. Berthold AG „Flamingo: Die aristokratische Werbeschrift, Berthold-Probendruck Nr. 261“, 1929. Foto: SDTB / Historisches Archiv, Signatur: III.2 23742-018

Weiterhin bildeten sie die Grundlage für die Erzeugung von frei verfügbaren Computerschriften, die in Textverarbeitungsprogrammen integriert werden können. So ist es zum Beispiel möglich mit der von Louis Oppenheim für die H. Berthold AG entworfenen Schrift Fanfare von 1922 computergestützt zu arbeiten.

Über den Projektfortschritt wurde die Fach- und allgemeine Öffentlichkeit kontinuierlich informiert – insbesondere im Wege mehrerer Beiträge auf dem Blog der Staatsbibliothek Berlin und über die Social-Media-Kanäle der am

Vorhaben beteiligten Institutionen und Personen als auch der Angehörigen des wissenschaftlichen Projektbeirats. Diese fanden überraschend große internationale Resonanz.

Ausblick

Die Projektergebnisse bieten Anlass, die interessierte Fachöffentlichkeit zu einem Workshop einzuladen. Auf diesem sollen im Juni 2022 Themen aus dem Bereich Schrift und Typografie diskutiert werden. Institutionen, Museen und Vereine die in ihren Depots auch Bestände an Schriftmusterproben verwahren,

können sich austauschen und kommende Projekte erörtern. Ein fernes Ziel könnte ein deutschland- oder europaweites Portal der Schriftmusterproben verschiedenster Schriftgießereien sein. Das internationale Fachpublikum, aber auch die private Öffentlichkeit, hätte einen großen Nutzen davon.

MARCEL RUHL, MAGDALENE SCHLÖSSER

Weitere Informationen unter:
<https://technikmuseum.berlin/sammlung/historisches-archiv/berlins-typografisches-kulturerbe/>

Pontlevoy – Berlin und zurück Deutsches Technikmuseum restituiert geraubtes Buch

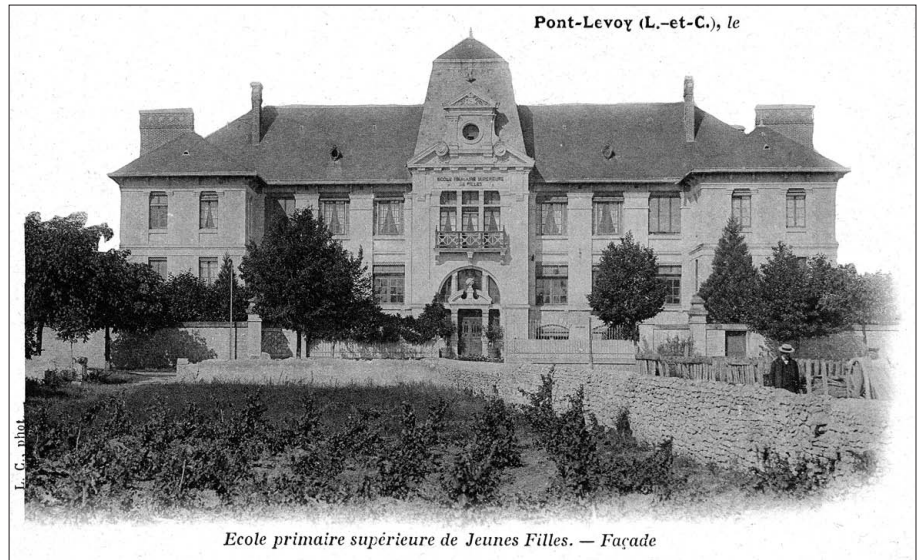
Anfang Dezember 2021 kehrte ein Buch in die kleine Gemeinde Pontlevoy in Frankreich zurück, das vor 80 Jahren von deutschen Truppen aus der dortigen Schulbibliothek geraubt wurde. Es ist die erste Restitution des Technikmuseums, das seit 2019 mit Mitteln des Deutschen Zentrums Kulturgutverluste systematisch seine Sammlungen auf NS-verfolgungsbedingt entzogenes Kulturgut überprüft.¹

Fund im Bibliotheksregal

Die Geschichte seiner Rückkehr begann im Keller des Technikmuseums, wo Teile der Bibliothek des Instituts und Museums für Meereskunde (MfM) aufbewahrt werden. Das MfM wurden 1900 als Einrichtung der Friedrich-Wilhelms-Universität gegründet, 1906 eröffnet und war sowohl eine Forschungseinrichtung als auch ein Museum.² In diesem Bestand nahmen die Mitarbeitenden der Provenienzforschung Stichproben und suchten nach Spuren, die frühere Besitzer*innen in den Exemplaren hinterlassen haben, wie zum Beispiel Exlibris, Stempelabücke oder alte Signaturen.

Im Buch „Le Fond de la mer“ („Der Meeresboden“) des französischen Meeresforschers Louis Joubin von 1920 fanden sie einen Stempelabdruck mit der Aufschrift: „ÉCOLE PRIMAIRE SUPÉRIEURE de jeunse [sic] Filles de PONTLEVOY (L.-&-C.)“. Eine französische Mädchenschule hatte dieses Buch mit ihrem Stempel versehen und es stellte sich die Frage, wie es nach Berlin gekommen war. Der Verdacht bestand, dass es während der Besatzungszeit aus Frankreich geraubt worden war, dies musste jedoch erst noch bewiesen werden.

Hier halfen die alten Zugangsbücher des MfM weiter, die vollständig erhalten sind. Unter der Nummer Ce582, die sich auch auf der Titelseite des Buchs wiederfindet, steht, dass es dem MfM am 21.08.1941 vom „Wehrkreis III“ geschenkt wurde. Dabei handelte es sich um eine militärische Verwaltungseinheit, die für Berlin und Brandenburg zuständig war und bei der sich eine Stelle zur Bearbeitung von geplünderten Archiven und Bibliotheken aus den besetzten Gebieten befand. Über die Geschichte Pontlevoys und seiner Mädchenschule konnten nur wenige Informationen gefunden werden: Der Ort war ab Juni 1940 von deutschen Truppen besetzt und die Schule 1942 geschlossen



▲ Postkarte der Mädchenschule um 1910. In diesem Gebäude befand sich die Bibliothek und sind heute die beiden zurückgegebenen Bücher ausgestellt.

SDTB / Scan: Andreas Froncala



▲ „Le fond de la mer“ von Louis Joubin, gedruckt 1920 in Paris. Unten rechts der Stempel der Mädchenschule. SDTB / Foto: Clemens Kirchner

worden. Seit 2007 befindet sich dort wieder eine Schule, das „Collège Lycée Catholique De Pontlevoy“.

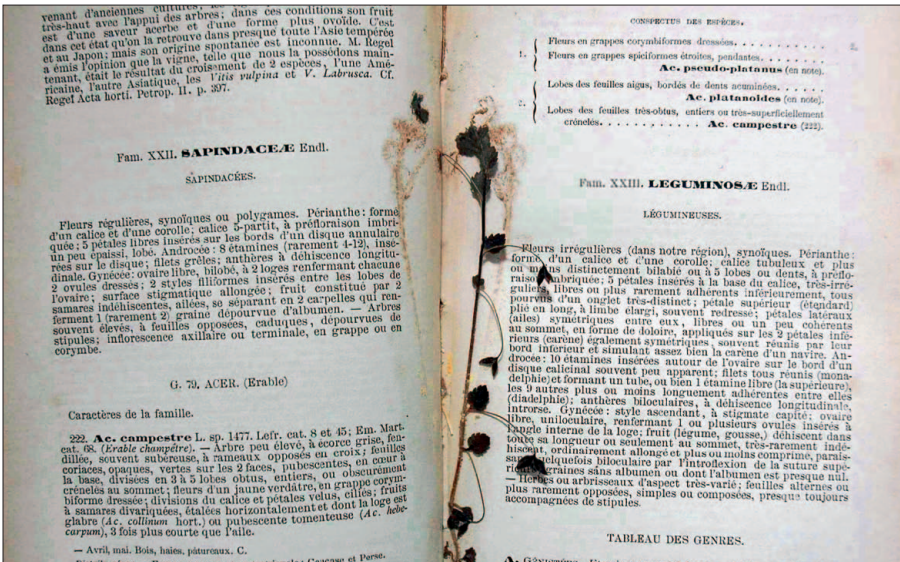
Wem gehört das Buch?

Rückgaben von im Krieg oder unter Besatzung geraubtem Kulturgut werden zwischen Staaten verhandelt, das Museum konnte also nicht allein entscheiden, ob und vor allem an wen das Buch übergeben werden sollte.

Hier half die französische „Kommission für die Entschädigung der Opfer von Enteignungen“ (CIVS) weiter, die sich um alle rechtlichen Belange kümmerte, den Kontakt zur Schule herstellte und den Rückgabevertrag entwarf. Das Buch aus Pontlevoy war auch für sie eine neue Erfahrung, hatten sie sich

bislang doch vor allem mit Kunstwerken und national bedeutsamem Kulturgut beschäftigt.³ Das Auswärtige Amt, zuständig für Rückgaben ins Ausland, und die Humboldt-Universität zu Berlin als Nachfolgerin der Friedrich-Wilhelms-Universität, stimmten zu. Einer Rückgabe stand nun nichts mehr im Wege und um deren Bedeutung angemessen zu würdigen, sollte sie dem Wunsch aller Beteiligten entsprechend am historischen Ort in Pontlevoy stattfinden.

Zwei Wochen vor dem geplanten Termin fand Lisa Trzaska, Provenienzforscherin an der Bibliothek des Botanischen Gartens und Botanischen Museums an der Freien Universität Berlin noch ein weiteres Buch mit demselben Stempelabdruck.⁴ Es trägt den Titel „Flore de



▲ „Flore de Loir-et-Cher“ von 1885, das im Krieg an die Bibliothek am Botanischen Garten und Botanischen Museum kam. Im Innenteil: gepresste Blumen.

Foto: Lena Mittasch, CC BY-NC 4.0



▲ Joachim Breuning bei der feierlichen Buchrückgabe vor französischen Schüler*innen.

SDTB / Foto: Peter Pröls

Loir-et-Cher“ und handelt von der Flora des Departements, in dem sich die Schule befand – zwischen den Seiten fanden sich sogar noch getrocknete Blumen, die die Schülerinnen vor über 80 Jahren gesammelt und zwischen die entsprechenden Buchseiten eingelegt hatten.

Die Rückgabe an die Schule

Mit beiden Büchern im Gepäck reisten Joachim Breuning, Direktor des Deutschen Technikmuseums, und Peter Pröls, Mitarbeiter der Provenienzforschung, nach Paris und weiter nach Pontlevoy. Der Ort hat heute etwa 1.500 Einwohner und ist seit der Eröffnung der heutigen Schule mit angeschlossenen Internat 2007 wieder vom Schulleben geprägt, so wie er es seit dem 17. Jahrhun-

dert bis zur Schließung der Schule 1942 bereits einmal gewesen war.

Der Tag der Rückgabe begann vor dem alten Schulgebäude mit dem Hissen der deutschen, französischen und europäischen Fahnen. Schüler*innen erinnerten zweisprachig an die Zeit der deutschen Besatzung. Anschließend folgten Reden des Bürgermeisters, des Schuldirektors, des Direktors des Technikmuseums und des Präsidenten der CIVS. Die Erinnerung an Krieg und Besatzung war das maßgebliche Thema aller Beiträge und die Rückgabe des Buches wurde von allen als ein wichtiges Zeichen der Versöhnung gesehen. Georges-Marie Chenu, der die Besetzung des Ortes als Schüler selbst erlebt hatte, sprach eindrücklich von den Folgen von Ausgrenzung und Gewalt gegen

Andere und ermunterte die Schüler*innen, sich dem zu widersetzen. Nach einer Karriere als Diplomat hatte er die Geschichte seines Heimatortes erforscht und berichtete, dass Pontlevoy nahe der Grenze zum unbesetzten Frankreich gelegen habe und strategisch wegen der nahen gelegenen Brücken über den Grenzfluss Cher und eines großen Munitionslagers wichtig gewesen sei. Bei Kampfhandlungen zwischen den deutschen Truppen und der Resistance seien Teile des Ortes zerstört und die Schule in Brand gesteckt worden. Was aus der Schulbibliothek geworden war, sei bislang unbekannt gewesen.

Herr Breuning betonte die deutsch-französische Freundschaft. Auch wenn die Verbrechen nicht wiedergutmachen seien, so könne mit der Rückgabe zumindest ein Stück Erinnerung zurückgegeben werden. Anschließend überreichte er das im Technikmuseum gefundene Buch dem Direktor der Schule, das Exemplar aus der Bibliothek des Botanischen Gartens wurde stellvertretend durch eine Mitarbeiterin des CIVS übergeben.

Nach 80 Jahren sind beide Bücher nun wieder am richtigen Ort. Diese Rückgabe zeigt, dass es um weit mehr als die Klärung von Eigentum geht. Die Bücher erinnern an die alte Mädchenschule, an Krieg und Besatzung und sind ein sichtbares Zeichen der Mahnung und der Versöhnung. Die Zusammenarbeit zwischen dem Deutschen Technikmuseum, der Bibliothek des Botanischen Gartens und der CIVS hat zudem neue Erkenntnisse zum NS-Kulturgutraub erbracht und gezeigt, wie wichtig gegenseitige Zusammenarbeit ist. Im Technikmuseum befindet sich mit hoher Wahrscheinlichkeit kein weiteres Buch aus Pontlevoy – weitere Lieferungen des „Wehrkreis III“ sind im Zugangsbuch nicht vermerkt. Doch ist es nicht ausgeschlossen, dass andere Berliner Bibliotheken ebenso Exemplare dieser Provenienz erhalten haben.

PETER PRÖLS, ELISABETH WEBER

Anmerkung

¹ Zu den Projektbeschreibungen auf der Seite des Technikmuseums: <https://technikmuseum.berlin/sammlung/unsere-sammlung/provenienzforschung/>. Das Projekt wird gefördert vom Deutschen Zentrum Kulturgutverluste: <https://www.kulturgutverluste.de>, abgerufen am 10.03.2022.

² Siehe hierzu: Museum für Verkehr und Technik Berlin (Hg.): Aufgetaucht: Das Institut und Museum für Meereskunde im Museum für Verkehr und Technik Berlin, Berlin 1996 (= Berliner Beiträge zur Technikgeschichte und Industriekultur, Bd. 15).

³ Siehe <http://www.civs.gov.fr/homepage/>, letzter Abruf am 09.03.2022.

⁴ Lisa Trzaska: Wehrmacht plünderte Schulbibliothek in Frankreich, in: LCA-Blog, vom 08.12.2021, online unter <https://blogs.fu-berlin.de/looted-culturalassetsblog/2021/12/08/wehrmacht-pluenderte-schulbibliothek-in-frankreich/>, letzter Abruf am 09.03.2022.



Was war hier mal? Historische Fotos im Museumspark

Man kann es sich kaum vorstellen! – wo sich heute das prachtvolle Grün des Museumsparks des Deutschen Technikmuseums ausbreitet, war vor rund acht Jahrzehnten noch kein einziger Grashalm zu sehen. Ruinen und Relikte im Außengelände verweisen noch auf diese Zeit. Viele Besucherinnen und Besucher stellen sich bei einem Spaziergang durch den Park die Frage „Was war hier mal?“. Historische Fotografien im Freigelände des Museums bieten nun die Möglichkeit, die Geschichte des ehemaligen Bahngeländes selbstständig zu erkunden und zu erfahren, wie es an diesem Ort früher aussah.

Ein Meer von Schienen erstreckte sich vom Anhalter Bahnhof bis weit in den Süden Berlins. Am Bahnbetriebswerk herrschte Hochbetrieb: Dampfloks kommen und gehen im Minutentakt, in der Luft liegt der Geruch von verbrannter Kohle und ölgeschwängertem Dampf. Von dieser Betriebsamkeit zeugen gegenwärtig lediglich einige im Unterholz versteckte Relikte und die wiederaufgebauten Lokschuppen.

Historische Fotografien zeigen das ehemals rege Treiben am Bahnbetriebswerk

An acht im Museumspark verteilten Stationen erwarten die Besucherinnen und Besucher nun historische Fotografien des Geländes



▲ Stelen weisen die Besuchenden auf Relikte der Vergangenheit hin, die sich im Grün des Museumsparks verbergen. SDTB / Foto: Malte Scherf

des mit kurzen erklärenden Texten. Sie zeigen das ehemals rege Treiben am Bahnbetriebswerk, den Verfall des Geländes und spiegeln den Wandel von Mobilität, Infrastruktur und Technik wider. Das Besondere: Die Fotografien wurden zumeist an den Orten platziert, an denen sie geschossen wurden. Die Besucherinnen und Besucher können ihren Standort direkt mit dem Foto vergleichen und tauchen auf diese Weise unmittelbar in die Geschichte ein.

Dampfende Schnellzuglokomotiven, verfallene Drehscheiben, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bahnbetriebswerks beim Schippen am Kohlebansen und im Hinter-

grund die Gebäude der ehemaligen Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen – die Aufnahmen erwecken eine vergangene Zeit zum Leben. Sie zeigen, welche exakt aufeinander abgestimmten Arbeitsschritte nötig waren, um einen reibungslosen Bahnbetrieb zu garantieren und welche schweißtreibenden Knochenjobs damit einhergingen.

Ein Übersichtsplan am Eingang zum Park, ausgehend vom Lokschuppen I, zeigt die im Gelände verteilten Positionen der Stelen mit den Fotografien. Die Besuchenden sind dazu eingeladen, alle Positionen als Rundgang abzulaufen oder sie spontan beim Vorbeigehen zu betrachten. Bei „Was war hier mal?“



Was war hier mal? What Used to Be Here?

Das Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs

Wasserdampf steigt auf, Kohlenstaub liegt in der Luft, Schienen vibrieren unter der Bewegung von tonnenschweren Lokomotiven. Das Bahnbetriebswerk war das Herzstück jedes größeren Bahnhofs. Hier ging es rund, im wahrsten Sinne des Wortes. Auf den großen Drehscheiben wurden die Dampfloks gewendet, im Schuppen wurden sie abgestellt, gereinigt und gewartet. Die Lokschuppen wurden 1874 errichtet, nach ihrem Verfall aufwendig rekonstruiert und stehen heute unter Denkmalschutz.

The Anhalter Bahnhof Locomotive Depot

Steam rises, coal dust hangs in the air, and the rails vibrate under the rumbling engines. The locomotive depot was the heart of every major train station. Much work literally revolved around the turntables, giant circular platforms used to turn the steam locomotives. The engines were cleaned, maintained, and stored in the engine sheds (also called roundhouses). The engine sheds were built in 1874. They later fell into disrepair, were painstakingly restored, and now have landmark status.



Hier verrät Dir unser Industriearchäologe noch weitere spannende Geschichten zu diesem Standort.
Our industrial archaeologist will tell you more exciting stories about this site here.

▲ Die Schilder im Museumspark zeigen historische Fotografien des Bahnbetriebswerks und bieten grundlegende Informationen zum jeweiligen Standort. SDTB / Grafik: Andreas Froncala, Caroline Menges



▲ **Über QR-Codes können Videos mit zusätzlichen Informationen und spannenden Anekdoten zum Gelände abgerufen werden.** SDTB / Foto: Malte Scherf

handelt es sich um ein flexibles Angebot, das den Besuch des Parks insgesamt aufwertet, aber auch speziell interessierten Besuchenden einen Mehrwert bietet.

Digitale Erweiterung: Videos bieten weitere Infos und exklusive Einblicke

Neben den historischen Fotos wartet der Rundgang mit einer digitalen Erweiterung auf: Über QR-Codes können Videos abgerufen werden, in denen unser Industriearchäologe

Nico Kupfer vom Berliner Zentrum Industriekultur (bzi) weiterführende Informationen und Anekdoten zum jeweiligen Standort verrät. Der Rundgang wird somit um eine personelle Vermittlungsebene ergänzt. Die Besuchenden haben den Eindruck, dass sie gemeinsam mit dem Experten am Ort des Geschehens stehen und exklusive Einblicke erhalten.

„Was war hier mal?“ ist als hybrides Angebot konzipiert. Klassische Museumsmedien, wie Texte und Bilder, werden durch digitale

Vermittlungsformen erweitert. Die Videos sind ein zusätzlicher Anreiz, sich mit der Geschichte des Geländes zu befassen. Sie tragen dazu bei, den Blick der Nutzenden zu lenken und auf Artefakte der Vergangenheit aufmerksam zu machen, die zwischen den Bäumen und Sträuchern im Museumspark sonst leicht übersehen werden.

Historische Fotografien sind ein weiterer Baustein zur Aufwertung des Museumsparks

Die historischen Fotografien sind ein weiterer Baustein zur Aufwertung des Museumsparks. Neben den wunderbaren neuen Sitzgelegenheiten und Bildungsprogrammen im Park und den unterschiedlichen Ausstellungen im Museum lässt sich fast vergessen, dass das Gelände selbst ein großes Objekt mit historischer Bedeutung ist. Durch die Fotografien werden die Relikte des Bahnbetriebswerks in Kontext gesetzt und für die Nutzerinnen und Nutzer aktiv erlebbar.

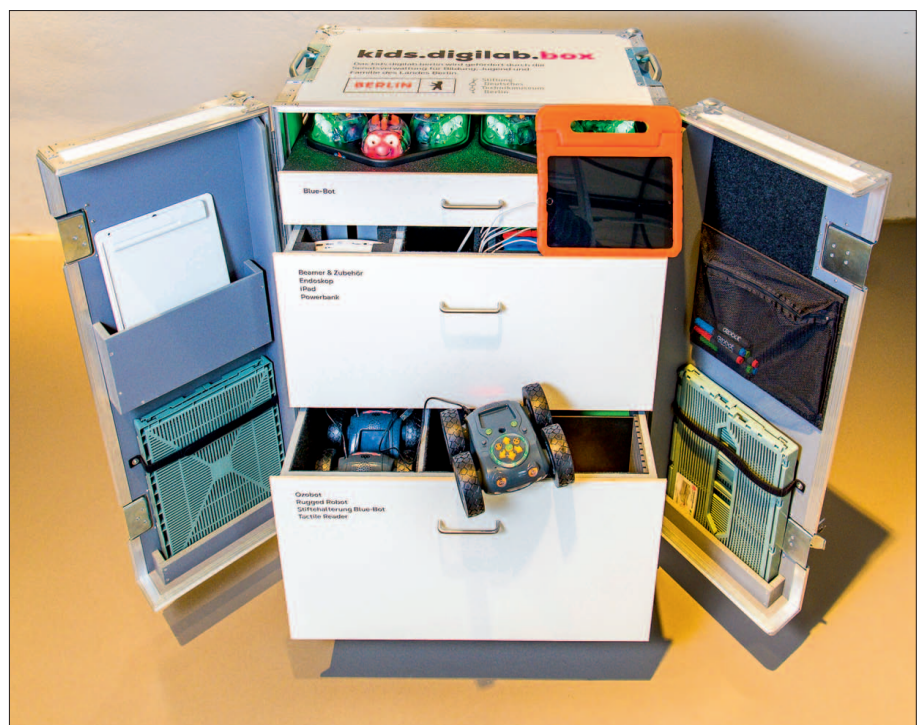
Im Museumspark gibt es auch zukünftig noch genug zu entdecken. Es finden sich ausreichend Überbleibsel der Vergangenheit, um den „Was war hier mal?“-Rundgang zu erweitern. Egal ob Wasserturm, Schmiede oder Wagenreinigungsschuppen – im Park warten viele weitere Objekte und Geschichten darauf, für die Besucherinnen und Besucher ans Tageslicht geholt zu werden.

MATTHIAS STIER

Die kids.digilab.box kommt in Berliner Kitas

Digitale Bildung von Anfang an – mit einer Technik-Box zum Ausleihen. Das kids.digilab.berlin stellt ab März 2022 Kitas für jeweils vier Monate kostenlos die kids.digilab.box zur Verfügung. Darin enthalten sind Kleinroboter, iPads, Endoskopkamera, Beamer und Lernmaterialien für altersgerechte Projekte, um die digitale Welt zu erkunden. Die Nachfrage nach der Box ist groß: 134 Kitas hatten sich für das Modellprojekt beworben, 36 von ihnen werden 2022 dabei sein können.

GRIT WEIRAUCH

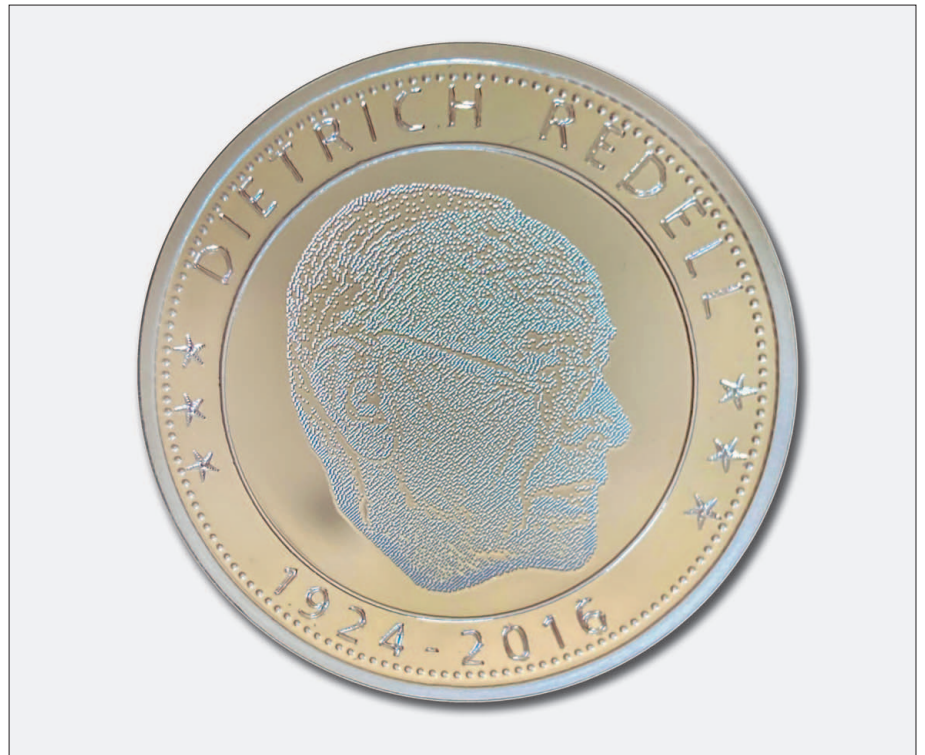


▲ **In die kids.digilab.box passt viel hinein.** SDTB / Foto: Malte Scherf

Verleihung des Sonderpreises der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Vom 11. bis 12. September 2021 feierte die Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte (DGSM) ihr 50-jähriges Bestehen. Erstmals wurde auch ein Sonderpreis für besondere Leistungen an Personen verliehen, die unabhängig von einer Dissertation oder Habilitation zur öffentlichen Diskussion und Bewusstseinsbildung über die Bedeutung von Schifffahrt und Marinen beigetragen haben. Preisträgerin dieser Redell-Medaille, benannt nach dem Marineoffizier, Unternehmer und Stifter Dietrich Redell (1924–2016), war Maike Priesterjahn, Kuratorin der Sonderausstellung *Architectura navalis – Schwimmender Barock*, die vom 11. Oktober 2018 bis 30. April 2020 im Deutschen Technikmuseum gezeigt wurde.

In der Ausstellung wurde die Wechselwirkung von repräsentativen Schiffsgestaltungen und herrschaftlicher Gebäudearchitektur in Frankreich aufgezeigt und deren Einfluss auf die Leitmotive des Barock in seiner Spätform, dem Rokoko. Im Mittelpunkt stand dabei die Entwicklung der Schiffhecks, speziell im barocken Frankreich, wo der Schiffbau geprägt war von strengen Organisationsstrukturen, hoch qualifizierten Künstlern und



▲ **Sonderpreis der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte: Redell-Medaille.** SDTB

Wissenschaftlern sowie engen personellen Verbindungen zum Schlossbau.

Von der Jury hervorgehoben wurde der Aspekt, dass es der Preisträgerin gelungen sei, die hoch komplexen Forschungsergebnisse in einer ästhetisch ansprechenden Weise auch für Laien verständlich zu präsentieren. Gleich-

zeitig hat sie mit der Ausstellung einen interdisziplinären Beitrag geleistet, die Schifffahrtsgeschichte mit der Kunstgeschichte, Architektur, Technikgeschichte, Ikonografie, Mathematikgeschichte und Herrschaftsgeschichte miteinander in Beziehung zu setzen.

RED

► FDTM-Info

Einladung zur 67. Mitgliederversammlung des FDTM Berlin e. V.

Dienstag, den 31. Mai 2022, um 17:00 Uhr
Im Neubau des Deutschen Technikmuseums, 5. Etage,
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

1. Eröffnung, Bestätigung der Tagesordnung
2. Bericht aus der Arbeit der Stiftung SDTB
3. Jahresberichte des Fördervereins 2019–2021
4. Erläuterung der Jahresabrechnungen 2019–2021
5. Bericht der Kassenprüfer für 2019–2021
6. Entlastung des amtierenden Vorstandes
7. Neuwahl des Vorstandes des Fördervereins
8. Neuwahl des erweiterten Vorstandes und der Kassenprüfer
9. Wahl von Ehrenmitgliedern

10. Erläuterung und Beschluss des Haushaltsplans 2022
11. Berichte aus den Arbeitskreisen
12. Gründung weiterer Arbeitskreise
13. Anträge aus der Mitgliedschaft
14. Sonstiges

Anträge zur Tagesordnung müssen laut Satzung spätestens drei Wochen vor der Mitgliederversammlung schriftlich in der Geschäftsstelle vorliegen.

Mit freundlichen Grüßen
 Wolfgang Jähnichen (Vorsitzender),
 Achim Pohlman (stellv. Vorsitzender)

Wir begrüßen als neue Mitglieder

Herrn Georges Przyrembel
 Herr Lihan Deng
 Fam. Godeffroy
 Herrn Thomas Weyrauch
 Herrn Horst Schallnas
 Herrn Olaf Pade
 Herrn Roland Kayser
 Herrn Tobias Baldus
 Herrn Christoph Kaminski
 Fam. Boeckmann/Schaar
 Fam. Will/Levin
 Frau Sarina Ahmed
 Fam. Falkenau
 Fam. Herdickerhoff/Hofstatter
 Herrn Helmut Tschiersky
 Fam. Schulcz
 Herr Hans-Jürgen Hübner
 Fam. Korsun
 Fam. Ostapenko/Trck
 Fam. Wan/Zhou
 Fam. Louis
 Fam. Sassi
 Fam. Paul
 Herrn Olaf Morgalla

Auf eine gute Zusammenarbeit!

► Medien-Tipp



Susanne Schmidt:
Machen Sie mal zügig die Mitteltüren frei
Eine Berliner Busfahrerin erzählt

hanserblau im Carl Hanser Verlag, 2021

205 Seiten, Taschenbuch

Preis: 17,00 €

ISBN: 978-3-446-26800-5

Sie sind in den Straßen Berlins allgegenwärtig, die gelben Busse der Berliner Verkehrs-betriebe (BVG). Doch was weiß man eigentlich über die Menschen, die die Busse fahren? Wie kamen sie zu ihrem Beruf, welchen Arbeitsbedingungen unterliegen sie, wie groß ist der Stress, den der eng getaktete Fahrplan vorgibt? Antworten auf solche und viele andere Fragen finden sich in Susanne Schmidts Buch. Sie war selbst Busfahrerin. Mit Mitte Fünfzig bewarb sie sich auf eine stadtweite Anzeige der BVG, die „ältere Frauen“ suchte, „die Busfahrerin werden wollten“, mit dem Hinweis „wir bilden Sie aus, wir stellen Sie ein“. Sie bewirbt sich und wird angenommen. Was folgt, ist ein Abenteuer in einer von Männern

dominierten Arbeitswelt. Ausführlich beschreibt Susanne Schmidt die nur viermonatige, äußerst intensive, anspruchsvolle theoretische und praktische Ausbildung. In reinen Ausbildungs-klassen für Frauen wird diesen von ihren zumeist männlichen Ausbildern nichts geschenkt. „Mädels, wir machen Männer aus euch!“, so die Botschaft. Nach mehreren schweren Prüfungen (spannend zu lesen, die Beschreibung der abschließenden Fahrprüfung), geht es dann, zunächst unter Aufsicht, in den rauen Liniendienst. Mit großer Empathie schildert die Autorin in zahlreichen Episoden – heitere, besinnliche, skurrile, aber auch tragische – ihre Begegnungen mit den verschiedensten Charakteren von Fahr-

gästen. „Die Fahrgäste sind unbeschreiblich toll, selbst die Muffeligen sind liebenswert, das macht alles so viel Sinn und Spaß“, heißt es an einer Stelle. Doch auch die Schattenseiten des Berufs werden beleuchtet: die unregelmäßigen Arbeitszeiten („jeden Tag zu einer anderen Uhrzeit“), kaum Freizeit, der barsche, oft frauenfeindliche Umgangston, Zeitdruck und damit Stress sowie verkrustete Strukturen („Das ist seit dreißig Jahren so.“) kommen zur Sprache. Susanne Schmidt gelingt in ihrem Buch die Verknüpfung einer nahezu soziologischen Großstadtstudie mit einer auch literarisch anspruchsvollen Erzählung. Höchst lesenswert!

GERHARD FORCK

Nachruf auf Gail S. Halvorsen

* 10. 10. 1910 † 16. 02. 2022

Erinnerung an Gail S. Halvorsen

Gail Seymour Halvorsen hat das, was er tat, stets engagiert und aus voller Überzeugung heraus getan. Sein Lebensweg war immer geradlinig. Er schätzte die jeweilige Lage stets realistisch ein und reagierte sowohl pragmatisch als auch hilfsbereit, wenn es darum ging, das jeweils Mögliche auch umzusetzen.

Im Zweiten Weltkrieg flog er Einsätze an der Front gegen einen Gegner, der die Menschenrechte mit Füßen trat. Das hinderte ihn nicht, nachdem er sich davon überzeugt hatte, dass seine ehemaligen Gegner aus ihren Fehlern gelernt hatten, sie in Notsituationen zu unterstützen. So war er drei Jahre nach Kriegsende zusammen mit seinen alliierten Kameraden als Pilot der US Air Force bereit, der durch die sowjetische Besatzungsmacht von den Westzonen abgetrennten West-Berliner Bevölkerung über eine Luftbrücke mehr als ein Jahr lang mit Lebensmitteln, Gütern und Rohstoffen das Überleben in Freiheit zu ermöglichen.

Alle 90 Sekunden landeten und starteten damals die Flugzeuge in Tempelhof, Gatow und in Tegel. Die Berliner Luftbrücke war eine technisch-organisatorische Meisterleistung. Der Landeanflug nach Tempelhof führte beispielsweise über Friedenau, dessen Einwohnerinnen und Einwohner buchstäblich keine ruhige Minute mehr hatten. Sie nahmen das bewusst zur Erhaltung ihrer Freiheit in Kauf. Wenn sie nachts kein Flugmotorengeräusch hörten, wachten sie erschrocken auf, in der Annahme, die Amerikaner hätten die Luftbrücke plötzlich eingestellt. Dabei war es nur Nebel, der die Transportflüge unmöglich machte. Der intensive Einsatz der Piloten und des sonstigen Personals für die Luftbrücke war in vieler Hinsicht gefährlich. Insgesamt waren über 100 Todesopfer zu beklagen. Zu ihrem Gedenken wurde das Luftbrückendenkmal am ehemaligen Flughafen Tempelhof errichtet.

Gail S. Halvorsen hatte die Idee, knapp über den Dächern Berlins fliegend, aus Taschentüchern gebastelte kleine Fallschirme abzuwerfen, an denen Süßigkeiten befestigt waren. Diese wurden von den dort wohnenden Kindern gut erkannt und liebend gern aufgesammelt. Eines dieser Kinder war die siebenjährige Mercedes, deren Vater im Krieg gefallen war. Sie bedankte sich mit einem Brief bei der US-amerikanischen Armee für die erste Schokolade, die sie in ihrem Leben bekam. Dieser Brief

fand seinen Weg zu dem Piloten, der die kleinen Fallschirme abgeworfen hatte. Nach und nach entstand so eine Art Patenschaft für diese kleine deutsche Halbweise, die als eine echte Freundschaft ein Leben lang anhalten sollte.

Bei seinen Anflügen auf Tempelhof wackelte Gail S. Halvorsen mit den Flügeln als Signal, dass er gleich diese Minifallschirme abwerfen werde. Dafür bürgerte sich sein Spitzname „Uncle Wiggly Wings“ („Onkel Wackelflügel“) ein. Gails Beispiel fand unter den amerikanischen Piloten rasch viele Nachahmer und überdies sogar die Unterstützung der amerikanischen Bevölkerung. 25 Flugzeugbesatzungen warfen in der Zeit der Luftbrücke insgesamt 23 Tonnen Süßwaren über Berlin ab. So entstand der Name „Rosinenbomber“ („Candy Bomber“). Auf diese Weise erreichten täglich 425 kg Schokolade die Berliner Kinder.

So wurde der Name Gail S. Halvorsen neben Lucius D. Clay, General und Militärgouverneur in Deutschland, Befehlshaber der US-Landstreitkräfte in Europa und Vater der Luftbrücke, in Berlin zum Symbol der deutsch-amerikanischen Freundschaft. Die älteren Berlinerinnen und Berliner, die diese Zeit noch bewusst miterlebt haben, wissen zu schätzen, dass mit diesen Gesten der Verbundenheit aus Kriegsgegnern Freunde und aus einer Besatzungsmacht eine Schutzmacht geworden war.

21 Jahre später kam Gail S. Halvorsen zurück in die Stadt, von der er sagte, sie sei seine zweite Heimat geworden. Er wurde für vier Jahre Kommandant des Flughafens Tempelhof, den er als Oberst der US Air Force verließ. Für seine Verdienste um die Freiheit des Westteils Berlins erhielt er das Große Bundesverdienstkreuz und den hohen amerikanischen Militärorden „Legion of Merit“. 2002 trug er in seiner Heimatstadt Salt Lake City auf Einladung der deutschen Mannschaft bei der Eröffnung der dortigen olympischen Spiele das Schild „Germany“.

2008 führte Gail S. Halvorsen als Grand Marshal die traditionelle Deutsch-Amerikanische Steuben-Parade in New York an und wurde im selben Jahr mit dem hessischen Verdienstorden geehrt, des Bundeslandes, in dem er während seiner Dienstzeit in Deutschland die längste Zeit stationiert war.

Im Mai 2009, zum 60. Jahrestag der Beendigung der Berlin-Blockade, flog er mit einem der „Rosinenbomber“ noch einmal über das Gelände des Tempelhofer Flughafens – diesmal zwar nicht mehr am Steuerknüppel, sondern auf dem Co-Piloten-Sitz – und warf als Erinnerung an die Berliner Luftbrücke nochmals 1.000 Schokoladenpäckchen über dem Rollfeld ab. Einer dieser „Rosinenbomber“ zielt heute die Fassade des Deutschen Technikmuseums in der Trebbiner Straße. Gail S. Halvorsen bekam die Ehrenmit-



▲ Gail S. Halvorsen

Foto: Steve Parsons

gliedschaft der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin angetragen, die er sehr gern annahm. Bei all seinen Aufenthalten in Berlin war stets ein Besuch dieses Museums, meist verbunden mit einem Vortrag oder mindestens einer Diskussion mit „seinen Berlinern“, ein fester Programmpunkt.

Seit 2013 trägt in Steglitz-Zehlendorf, Ortsteil Dahlem, wo er in Berlin gewohnt hatte, eine integrierte Sekundarschule mit gymnasialer Oberstufe seinen Namen. Neben der Clay-Oberschule ist dies eine weitere Erinnerung an den neben Lucius D. Clay bekanntesten Amerikaner in Berlin.

2015 wurde er mit der Lucius D. Clay-Medaille geehrt und ein Jahr später zum Ehrenmitglied von CARE Deutschland ernannt.

2019 besuchte er anlässlich des 70. Jahrestages der Beendigung der Berlin-Blockade das letzte Mal seine zweite Heimat Berlin. Auf seiner ehemaligen Wirkungsstätte, dem früheren Flughafen Tempelhof, entstand der Gail S. Halvorsen-Park.

Gail S. Halvorsen verstarb am 16. Februar 2022 im Alter von 101 Jahren im Utah Valley Hospital in Provo in seinem Heimatstaat Utah in den USA. Er war ein Mensch, dem unsere Heimatstadt Berlin viel zu verdanken hat. Wir sind dankbar, dass wir einige Jahre mit ihm teilen durften und werden Gail S. Halvorsen immer in dankbarer Erinnerung behalten.

DIPLOM-ING. WOLFGANG JÄHNICHEN
VORSITZENDER DER FREUNDE UND FÖRDERER
DES DEUTSCHEN TECHNIKMUSEUMS BERLIN E.V.

JOACHIM BREUNINGER
VORSTAND DER STIFTUNG
DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM BERLIN

Gail S. Halvorsen als Mensch

Gail S. Halvorsen war ein besonderer Mensch. Er schaffte es, aus der Perspektive eines militärischen Siegers herauszutreten und sich in die Perspektive der Besiegten zu versetzen. Damit zeigte er eine enorme Kraft, sich aus seiner bisherigen Position heraus zu bewegen. Sein Ziel war klar erkennbar: Verständigung und neues Vertrauen unter den Menschen herzustellen, ohne die kein wirklicher Friede sicherzustellen sein würde. Er streckte seine Hand zur Versöhnung aus. Er stiftete Frieden.

Die Kinder, die die startenden und landenden Versorgungsflugzeuge während der Berlin-Blockade am Flughafen Tempelhof beobachteten, waren diejenigen, die infolge des Zweiten Weltkrieges häufig ohne Vater oder Mutter aufwuchsen und deshalb am meisten unter den Folgen des Krieges zu leiden hatten. Für sie war Halvorsen der Bote aus einer unversehrten Welt, für manche vielleicht sogar eine Art Vaterfigur. Er schenkte den Berliner Kindern das, was sie in den Trümmern des Krieges nicht haben konnten. Es sah aus wie Kaugummi und Schokolade, aber es war viel mehr: Hoffnung.

Diese Hoffnung gab er damit auch allen Berlinerinnen und Berlinern. Damit konnten viele das Trauma des Naziterrors und des Krieges besser überwinden. Die Amerikaner, die vielen zunächst eher als Besatzungsmacht erschienen, erhielten durch Gail S. Halvorsen

ein Gesicht. Durch ihn und den Erfolg der ganzen Luftbrücke wurden die Besatzer zu einer Schutzmacht, für viele sogar zu langjährigen Freunden.

Als ich Gail zum ersten Mal sah, saß er in dem Rosinenbomber, der heute über dem Deutschen Technikmuseum hängt. Damals war er für kurze Zeit noch auf dem Boden „geparkt“. Es fiel auf, dass Gail sich sehr viel Mühe gegeben hatte, jedem Gesprächs- und Autogrammwunsch nachzukommen.

Man hatte das Gefühl, dass man ihn schon lange kennen würde, ja als ob er ein Familienmitglied wäre. Bereitwillig beantwortete er alle Fragen, stets mit einem gewinnenden Lächeln. Meine späteren Treffen mit ihm fanden oft mit mehreren Jahren Abstand statt, aber immer konnte er sich gut an mich erinnern und fragte, wie es mir denn ginge, obwohl ich wusste, dass es ihm selbst häufig gesundheitlich nicht gut ging. Er wusste, wie man Freundschaften pflegt.

Diese jahrzehntelange Freundschaft baute Gail auch zu Mercedes Wild auf, dem Mädchen, das ihm einen Brief geschrieben hatte. Dort berichtete sie ihm, dass ihre Hühner im Garten des Hauses leider wegen der Überflüge überhaupt keine Eier mehr legten. Sie bat deshalb um einen Fallschirmabwurf mit Süßigkeiten unmittelbar in ihren Garten hinein „als Entschädigung“. Gail beantwortete ihre Bitte um einen „Direktabwurf“ mit einem sehr netten Brief. Im Anschluss hatte Mercedes Gail und seine Familie persönlich kennengelernt. Sie begegnete einem gütigen und liebevollen Menschen, der sich in die Probleme anderer hineinfühlen konnte. Mit seinen Fallschirmabwürfen während der Berlinblockade gab er den Berlinerinnen und Berlinern den

Mut, an das Gute im Menschen zu glauben. Die Wiedervereinigung Deutschlands hat ihn sehr glücklich gemacht, denn dieses Ereignis entsprach seinem Lebensziel: aus Feinden können Freunde werden!

Während seiner Besuche in Berlin wohnten er und seine Familie sehr oft in dem Haus von Mercedes. Den Brief von Gail hat Mercedes aufbewahrt als deutliches Symbol für einen Vater und Freund. Der Name Halvorsen steht seitdem zusätzlich an ihrer Tür. Es ist eine Freundschaft zwischen den Familien entstanden. Berlin war Gails zweite Heimat geworden.

Im Ergebnis hat uns Gail sehr aktiv vorgelebt, wie man auf völlig fremde Menschen zugehen sollte: ehrlich und ohne Vorbehalte. Dann erzählt jeder seine Geschichte und die Menschen kommen zusammen. Immer wieder. Vielleicht werden sie sogar Freunde. Gail war in diesem besten Sinne inspirierend und ein Vorbild.

Wahrscheinlich ist Gail auch durch dieses Lebenskonzept so „alt“ geworden. Vielleicht sah er deshalb gar nicht aus wie 101. Zu Gails 99. Geburtstag hatte ich ihn einmal gefragt, wie er es zusätzlich zu seinen menschlichen Kontakten denn geschafft hat, ein solches Alter zu erreichen. Seine Antwort bestand aus folgenden Worten: „Moving, moving, moving“: Immer in Bewegung bleiben!

Wir Berliner werden und dürfen Gail S. Halvorsen nicht vergessen! Gail, wir vermissen Dich!

RALF KARASCH
SPRECHER ARBEITSKREIS LUFT- UND RAUMFAHRT
UND MERCEDES WILD
FREUNDE UND FÖRDERER
DES DEUTSCHEN TECHNIKMUSEUMS BERLIN E.V.



▲ Gail S. Halvorsen mit Ralf Karasch, Sprecher Arbeitskreis Luft- und Raumfahrt FDTM, 2019. Foto: Ralf Karasch



▲ Gail S. Halvorsen mit Mercedes Wild, 2019. Foto: Ralf Karasch



WAHNSINN

ILLEGALE AUTORENNEN –
WIE STOPPEN WIR
DEN TEMPO-RAUSCH?



25. FEBRUAR
– 3. JULI 2022

