

VOM SCHIESSPLATZ ZUM VERKEHRSPROBLEM

Das Messegelände, wie wir es heute kennen, und der nach ihm benannte Messedamm haben eine bewegte Geschichte hinter sich.

Die Vorgeschichte des Messegeländes am Funkturm beginnt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als Weltstädte wie London, New York City, Dublin, Paris und Wien sich gegenseitig mit Weltausstellungen übertrumpften. Im 1871 gegründeten Deutschen Reich wurde die aus England stammende Idee der maschinell angetriebenen Eisenbahn gerade zu einem Massenverkehrsmittel entwickelt. Technische Ideen schossen wie Pilze aus dem Boden und trugen zur industriellen Revolution bei. Berlin, Reichshauptstadt, aber nicht so wohlhabend wie die Nachbarstädte Charlottenburg und Schöneberg, strebte gerade zur europäischen Industriemetropole auf und wollte international mithalten. Wilhelm II. mit gestyltem Oberlippenbart, chronischen Schmerzen und Minderwertigkeitskomplexen, in Personalunion preußischer König und deutscher Kaiser, bezeichnete Paris aber als „Hurenhaus der Welt“ und lehnte eine Weltausstellung in seinem Kaiser- und Königreich ab. Die prinzipielle Respektlosigkeit gegenüber der Obrigkeit, die damals im Unterschied zu heute mehr der Umsetzung fortschrittlicher Interessen als persönlichen Befindlichkeiten diente, führte zum Beschluss des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller, dennoch eine Weltausstellung auszurichten – unter der tiefstapelnden Bezeichnung „Berliner Gewerbeausstellung“.

Da innerhalb Berlins nicht genug Platz zur Verfügung stand, musste eine Fläche in der Umgebung gefunden werden. Der frühere Exerzier- und Schießplatz westlich des Dörfchens Witzleben bei Charlottenburg befand sich in jüdischem Besitz und wurde mittels antisemitischer Propaganda schnell in Misskredit gebracht. Eine Wiese in Berlins Nachbardorf Treptow hingegen befand sich im Besitz der Stadt Berlin, und so entschied man sich, die Gewerbeausstellung 1896 im Treptower Park zu veranstalten. Dazu wurde als Weltneuheit sogar eine Straßenbahn unter der Spree hindurch von Stralau nach Treptow gebaut, deren Eröffnung jedoch leider die Aus-



Das Haus der Funkindustrie am Tag seiner Eröffnung



Der erste Vorgänger der heutigen Messehallen: die erste Automobilhalle während der Internationalen Automobil-Ausstellung 1928

Deutschen Automobil-Ausstellung im September 1921 Halle und AVUS, jetzt in Berlin gelegen, mit dem ersten Autorennen eingeweiht wurden. 1924 folgte eine dritte Ausstellungshalle neben der ersten. Für die im selben Jahr erstmalig stattfindende „Große Deutsche Funkausstellung“ wurde an der Stelle der heutigen Halle 14, also gegenüber vom ICC, das hölzerne „Haus der Funkindustrie“ eröffnet.

Die Funkausstellung fand von Anfang an jährlich statt. Zur dritten (1926) wurde – kurz nach der ersten Grünen Woche – der Funkturm eröffnet. Als Mini-Nachbau des Eiffelturms war er ein weiteres Symbol der Konkurrenz zu Paris. 1930 sprach Physiker-Nobelpreisträger Albert Einstein ein Grußwort über die Sender der Reichs-Rundfunk-Gesellschaft, einer Art Vorgängerinstitution der ARD.

1935 zerstörte während der 12. Funkausstellung ein Großbrand das Haus der Funkindustrie und beschädigte den Funkturm. Der Sender Berlin-Witzleben und das Restaurant in 55 Metern Höhe wurden weitgehend zerstört, so dass kurzzeitig das Ende des Wahrzeichens zu befürchten war. Dennoch konnte im November desselben Jahres die Deutschlandhalle eröffnet werden, die die Nazis anlässlich der im darauffolgenden Jahr in Berlin stattfindenden Olympischen Sommerspiele innerhalb eines Dreivierteljahres gebaut hatten.

Von 1936 bis 1937 entstand das heutige Palais am Funkturm, ein kleines Beispiel für Hitlers nicht eben dezente architektonische Vorstellungen, bestehend aus der 35 m hohen Ehrenhalle und zwei Flügeln, genannt West- und Ostpreußenhalle. Dieser damals schlicht „Haupthalle“ genannte Bau war der Auftakt zu den nach-

stellung um mehrere Jahre verfehlte.

In Witzleben sollte die Ausstellung 1914 mit der Inbetriebnahme zweier Hallen für Automobilausstellungen beginnen. Die kleinere wurde auf dem heutigen Gelände des Zentralen Omnibusbahnhofs eröffnet, doch kurz vor der geplanten Eröffnung der bedeutenderen zweiten Halle (an der Stelle des heutigen Parkplatzes zwischen ZOB und S-Bahnhof) brach der Erste Weltkrieg aus, so dass erst zur



Albert Einstein auf der Funkausstellung 1930



und nach entstehenden „Ausstellungshallen am Kaiserdamm“. Am 7.7.1936 erhielten der südliche Abschnitt der Königin-Elisabeth-Straße und der nördliche Abschnitt des Königsweges ihren heutigen Namen Messedamm.

In den Kriegsjahren 1943 und 1944 wurde das Messegelände weitgehend zerstört. Auch dem Funkturm drohte zum zweiten Mal der Abriss. Die drei alten Hallen zwischen Kaiserdamm und Masurenallee wurden nicht wieder aufgebaut. Deshalb setzte sich nach dem Krieg die Bezeichnung „Messehallen am Funkturm“ durch. Der Funkturm erhielt wieder eine Sendeanlage. Im Pressearchiv der Messe Berlin GmbH heißt es: „Am 1. Oktober 1951 war der Fernsehsender Berlins betriebsfertig, am 25. Oktober begann der tägliche Versuchsbetrieb aus dem Poststudio Tempelhof. Der Funkturm verfügte nun über eine mastähnliche Konstruktion, die mehrere voneinander getrennte Antennen für das Fernsehen, den UKW-Hörfunk des NWDR sowie für verschiedene öffentliche Dienste wie Feuerwehr, Polizei und Taxifunk erhielt.“

Auch in der Umgebung entstanden seitdem charakteristische Bauten: 1929-30 das heutige Haus des Rundfunks, 1935-36 die AVUS-Raststätte, 1966 der Busbahnhof, 1963-71 das frühere SFB- und heutige rbb-Gebäude, 1973-79 das ICC und 2012 bis 2014 der City-Cube.



Blick vom Funkturm auf das Messegelände 1952

Von Anfang an war das Messegelände einigermaßen an den Schienennahverkehr angebunden, zudem lag und liegt es an überregionalen Straßenachsen. Wer etwas Größeres ausstellt oder kauft, ist auf gute Transportmöglichkeiten angewiesen. Zu Zeiten der Teilung war das Verkehrsaufkommen begrenzt, doch gerade die Grünen Wochen waren große Publikumsmagnete. Verkehrsgänge entstanden durch den Boykott der in DDR-Besitz befindlichen S-Bahn durch die West-Berliner, was eine Erschließung des Messegeländes durch BVG-Busse nötig machte, denn die nächsten U-Bahnhöfe liegen am Kaiserdamm Höhe Messedamm und am Reichskanzlerplatz, der 1963 in Theodor-Heuss-Platz umbenannt wurde.

Messen verursachen zeitweise Massenverkehr, also eine hohe Anzahl von Verkehrsteilnehmern innerhalb kurzer Zeiträume, die sich stauen, sowohl an ÖPNV-Haltestellen als auch im Straßenverkehr mit privaten Fahrzeugen, Bussen und Taxen. Erst mit der Übernahme der S-Bahn durch die West-Berliner Verkehrsbetriebe in den 80er Jahren entschärfte sich die Situation, allerdings nur

bis zur Wende. Nach der Grenzöffnung wurde das Messegelände vom Ost-Berliner und ostdeutschen Publikum geradezu gestürmt. Es stiegen Frequenz und Besucherzahlen der Ausstellungen, weshalb das Gelände bald erweitert wurde.

Die Straßen in dem Gebiet sind heute werktags überlastet, besonders während gut besuchter Ausstellungen. Betroffen ist in hohem Maße das Taxigewerbe. Der letzte Senat aus SPD und CDU tat sich nicht mit dem Lösen von Problemen des Taxigewerbes hervor. So bleibt auch das Messegelände auf absehbare Zeit ein regelmäßiger Garant für eine hohe Nachfrage nach Taxen und für Verkehrschaos. ■ ar

KENNEN SIE DAS „BERLIN EXPO CENTER CITY“?

Man kann das Wortungetüm als Erleichterung für internationale Besucher ansehen – oder als Auswuchs der Mode, allen Dingen vermeintlich zeitgemäßere Namen zu geben. Ob man den guten, alten Namen „Messegelände am Funkturm“ nun als provinziell oder altmodisch empfindet – besonderer Bekanntheit erfreut sich die neue Bezeichnung bislang nicht. Auch treffend ist sie nicht, denn die Berliner City liegt nicht in Westend, außerhalb der Ringbahn. Aber Begriffe wie City, Potsdamer Platz, Friedenau oder Szenebezirk werden bekanntlich gerne geografisch ins Absurde überdehnt, wenn es irgendwie die Aufmerksamkeit erhöhen kann.