

Die Geschichte hinter dem Straßennamen

Neue Serie über Berlin – Folge 1: Dircksenstraße

Die Mauer muss weg – darüber war man sich in den 1860er Jahren einig. Nicht nur dem konservativen preußischen König und Schwerenöter Wilhelm I. war längst klar, dass die 140 Jahre alte und völlig unzeitgemäße Zollmauer um die Hauptstadt Berlin mit ihren 18 Stadttoren erheblich störte. Zum einen war die Fläche der Stadt innerhalb von 200 Jahren vom Dreifachen der heutigen Museumsinsel auf knapp 60 km² angewachsen und reichte mit ihren neuen Vorstädten weit über den Mauerverlauf, den man heute noch an den Namen der damaligen Stadttore ablesen kann, hinaus. Ein Platz, der im 18. Jahrhundert noch außerhalb der Stadt gelegen und als Ochsenmarkt gedient hatte, war in der Zeit zum zentralen Stadtplatz geworden und hieß Alexanderplatz. Zum anderen stand die Mauer dem rasant wachsenden Verkehr im Wege. Die Stadt mit ihren 500.000 Einwohnern war neuerdings mit einem dichten Netz aus Pferdebushlinien durchzogen, das ab 1865 durch Pferdestraßenbahnlinien ergänzt wurde, die weit in das Umland (z.B. nach Weißensee) reichten. Auch den Fernverkehr behinderte sie, denn die Endbahnhöfe lagen – sternförmig verteilt – außerhalb der Zollmauer, so dass man beim Umsteigen mit einer Pferdedroschke quer durch die Stadt fahren musste. Grund: Die „alte Verbindungsbahn“, die mit engen Kurven vom Stettiner Bahnhof (heute Nordbahnhof) durch die Invalidenstraße, am Brandenburger Tor vorbei, über Potsdamer Platz, Anhalter Bhf., Hallesches Tor, Gitschiner Straße, Wassertor, Skalitzer Straße, Lausitzer Platz, Eisenbahnstraße (!), Brommybrücke zum Frankfurter Bahnhof (heute Ostbahnhof) verlief, diente nicht etwa der Personenbeförderung, sondern hauptsächlich dem preußischen Militär. Auch diese Bahnlinie störte enorm, denn sie verlief nicht auf Viadukten und Brücken, sondern auf Straßenniveau.

Überhaupt befand sich die Stadt nicht nur mitten in der Industrialisierung und im wirtschaftlichen Aufschwung, sondern auch in einer Art frühen Globalisierung. Die Könige hatten schon deutlich weniger Macht als früher, Preußen hatte einen Ministerpräsidenten namens Otto Eduard Leopold von Bismarck-Schönhausen, und als 1871 das Deutsche Reich gegründet wurde, stieg der 56-jährige Bismarck zum Reichskanzler auf – und der 73-jährige Wilhelm I. zum deutschen Kaiser. Da er viel lieber preußischer König geblieben wäre, überließ er Bismarck die Reichspolitik.

Berlin hatte seit 1862 seinen ersten Bebauungsplan und litt unter wachsender Wohnungsnot. Noch im Jahr der Reichsgründung formulierte der Architekt und Stadtplaner August Orth eine Idee, die Berlin verändern würde: Da die Pferdebahn den Verkehrsbedarf der Großstadt nicht mehr deckte und man in der Eisenbahn (damals noch ausschließlich mit Dampf betrieben) das Verkehrsmittel der Zukunft sah, legte er Pläne



Axel Rühle

vor, eine detailreich ausgeklügelte „Berliner Centralbahn“ quer durch die Stadt zu errichten. Damit wollte er es ermöglichen, die Arbeiter, die sich am Stadtrand ansiedelten, also z.B. in Moabit, Wedding, Gesundbrunnen, der Rosenthaler Vorstadt und der Tempelhofer Vorstadt, zu den innerstädtischen Fabriken zu befördern und die produzierten Güter in andere Regionen zu bringen. Letzteres wurde neuerdings auf der „Neuen Verbindungsbahn“ praktiziert – die aber ungünstigerweise *um* die Stadt verlief. Sie beförderte seit 1872 auch Personen – und wurde später Ringbahn genannt.

Baubeginn der von Orth geplanten Bahnlinie durch das Stadtgebiet war 1872. Die Baugesellschaft verspekulierte sich jedoch bei Grundstücksgeschäften im Zusammenhang mit der Trassenplanung und ging in Konkurs. Der Bau wurde ab 1878 unter staatlicher Leitung durch den Bauingenieur Ernst August Dircksen fertiggestellt. Da sich der geplante Verlauf südlich der Museumsinsel aufgrund grundstücksrechtlicher Hindernisse nicht mehr verwirklichen ließ, beschloss man, den ehemaligen Festungsgraben, der zur ersten Stadtmauer aus dem Mittelalter gehörte, vom Hackeschen Markt am Alexanderplatz vorbei bis zur Jannowitzbrücke aufzuschütten und als Teil der Hochstraße zu nutzen. Ein ebenerdiger Verlauf durch die inzwischen dicht bebaute und verkehrsreiche Stadt kam nicht mehr in Betracht.

Im Februar 1882 wurde die Bahnlinie, die den Schlesischen Bahnhof in Berlin mit dem Bahnhof der Nachbarstadt Charlottenburg verband und somit die lange gewünschte Querverbindung schaffte, unter dem Namen Stadtbahn feierlich eröffnet. Somit ging Dircksen wie ein Star an Orths Stelle in die Stadtgeschichte ein, ansonsten hieße die Dircksenstraße vielleicht Orthstraße.

Axel Rühle / www.spezialatlas.de

Leserbrief

Betreff: taxi news Januar/Februar 2010

Sehr geehrter Herr Hochfeld, danke für die offenen Worte im INTRO der obigen Ausgabe und Gratulation zur 100. Ausgabe unter Ihrer Verantwortung. Im Laufe der Jahre hat sich mein Interesse für die "taxi news" stark abgekühlt und ich lese sie eigentlich nur noch, wenn ich sie zufällig erhalte. Mich hatten in der Vergangenheit viele Beiträge unserer Gewerbevertreter immer mehr Abstand gewinnen lassen, weil die eigene Selbstdarstellung die Beiträge zur Lösung von Problemen unseres Gewerbe immer mehr verdrängten. Dass unsere Gewerbevertretungen sich immer mehr von dem eigentlichen Taxigewerbe entfernen, zeigt die Tatsache, dass sich immer mehr Gewerbevertretungen bilden. Das ist nur dann so, wenn sich der Taxler nicht mehr vertreten fühlt. Dann gründen sich neue Vertretungen, die alles besser machen wollen. Statt einer Bündelung aller Meinungen und das Sammeln von Kräften in einer wirklichen Gewerbevertretung, sind alle schön zersplittert, miteinander zerstritten. Das macht auch bisweilen gute Ansätze kaputt. Aber wohin führt dieser Weg? Gibt es einen Lösungsansatz für diese verhängnisvolle Entwicklung? Kann es nicht einen "runden Tisch" o.ä. geben, an dem alle sitzen und sich, ohne ihre eigenen Satzungen zu verletzen, aber mit größter Toleranz, ohne jede Selbstdarstellung und Besessenheit, den Problemen des Taxigewerbes mit dem größten Sachverstand widmen? Wahre menschliche Größe und Sachverstand und der wirkliche Wille zur Lösung von Problemen unseres Taxigewerbes in Berlin und Brandenburg, auch bei direkter Konkurrenz, wären natürlich Grundvoraussetzungen. Weil ich das bei keiner der Gewerbevertretungen erkennen kann, bin ich auch nirgendwo mehr Mitglied, wie viele neben mir. Das Vertrauen ist verloren, schade.

Ich wünsche Ihnen dieses glückliche Händchen, immer ausgewogen und neutral zu bleiben und zu berichten. Die Gefahr, sich nicht zu positionieren, hat aber die mögliche Folge, zu wenig zu tun für das Gewerbe. Positionieren heißt aber nicht, für diese oder jene bestehende Gewerbevertretung zu sein, sondern für die Lösung der Probleme des Gewerbes zu stehen und klare Worte für ein PRO oder KONTRA zu finden. Dafür wünsche ich Ihnen viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen
Burkhard Keller

Abonnenten und Postbezieher der Zeitschrift bitte die Änderung der Anschrift im Verlag melden:

V & V Verkehrsverlag GmbH
10587 Berlin, Salzufer 14a, Aufgang E,
Tel. 030 - 26 93 97-0, Fax 030 - 26 93 97 19
taxi-news@jaeger-medienzentrum.de