

Flaniermeile Berlin Unter den Linden

vom Brandenburger Tor bis zur Liebknechtbrücke



1852



2011



***Ein kompaktes Modellvorhaben
für die Fußverkehrsstrategie Berlin 2011-2016***

***FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
Februar 2012***

Flaniermeile Berlin

Unter den Linden

**vom Brandenburger Tor bis zur Liebknechtbrücke -
Ein kompaktes Modellvorhaben
für die Fußverkehrsstrategie Berlin 2011-2016**

Herausgeber:



Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20 – 13357 Berlin
Tel. 030/4927473 Fax 4927972 info@fuss-ev.de

Verfasser: Bernd Herzog-Schlagk

Impulsgeber und Mitarbeiter: Volker Kipke

Weitere Mitarbeiter/innen: Christiane Herzog-Schlagk, Frank Biermann, Karl-Heinz Ludwig, Stefan Lieb, Eric Assmann, Hanna Schlagk und Sophie Vender.

Fotos und Abbildung:

Deckblatt: Gemälde von Eduard Gärtner 1852/53, Original Alte Nationalgalerie, Abbildung mit freundlicher Genehmigung durch die Staatlichen Museen zu Berlin Alte Nationalgalerie, Fotothek/Bibliothek/Lok.Adm., Bodestr.1-3, 10178 Berlin / Seite 23 oben und Mitte: aus einer Ausstellung des Vereins Historiale e.V. in den Räumen des BERLIN STORY Verlages, Unter den Linden 40, 10117 Berlin / alle anderen Fotos: Oktober 2010 bis November 2011, Bernd Herzog-Schlagk, FUSS e.V.-Archiv / Übersichtsplan Seite 12: Eintragung in der Kartengrundlage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durch Frank Biermann.

Genderhinweis:

Wenn im folgenden Text von Flaneuren die Rede ist, sind stets auch die Passante gemeint, die weitgehend unbekannte Form der weiblichen Flaneure (von frz. passer = vorbeigehen). Die Bezeichnung „Flaneurinnen“ wäre nicht korrekt.

Verwendung:

Alle Rechte liegen beim Herausgeber FUSS e.V.. Auch auszugsweiser Nachdruck ist nur bei genauer Angabe der Quelle und bei Zusendung eines Belegexemplars erlaubt. Die Verwendung von Texten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit oder zu gewerblichen Zwecken ist genehmigungspflichtig.

Im Internet:

Diesen Text finden Sie im Internet unter

www.flaniermeile-berlin.de,

weitere Informationen über Aktivitäten des Fachverbandes FUSS e.V. in Berlin unter

www.berlin-zu-fuss.info.

Februar 2012

Ansichtssache: Unter den Linden zu „hochgelobt“?	S. 3
Einleitung: Flaniermeile Berlin als zukunftsweisende Chance	S. 4
Beschlusslage: Verkehrspolitische Ziele Berlins	S. 6
Umsetzungs-Modell: Flaniermeile Berlin	S. 9
Unter den Linden: Kurzer historischer Abriss	S. 13
Verkehrsaspekte: Schon immer eine Begegnungszone	S. 19
Flanieren und Marschieren: „Ruhm“ aus „alten Zeiten“	S. 24
Ein kurzer Spaziergang: Eine Meile entlang der Flaniermeile	S. 27

Ansichtssache:**Unter den Linden zu „hochgelobt“?**

Unter den Linden,
„seit Alters der Stolz Berlins“

(Baedeker 1904)

Unter den Linden,
„die berühmteste Straße Berlins, wenn nicht gar Deutschlands, der
Flanierboulevard der Berliner und der Touristen“

(Baedeker 2010¹)

Auch in anderen Berlin-Reiseführern ist nachzulesen: Die Straße Unter den Linden ist „Berlins Hauptstraße und eine Flaniermeile“ (Merian live!²) oder „eine der attraktivsten in Berlin“ (Vis-à-Vis³). Reiseführer müssen wohl so besuchsanregend sein, doch gerade deshalb ist es aufschlussreich, dass es zu dieser touristischen Attraktion auch Informationen zwischen den Zeilen und Untertöne gibt, z.B.: „Der geschäftige Boulevard, auf dem sich Touristen und Mitarbeiter der Regierung zwischen historischer Pracht *umherschoben*.“ (via⁴) Oder an anderer Stelle: „Neben einer *erstaunlichen Anzahl von Auto-Ausstellungs-Salons* prägen vor allem Kulturbauten und Gastronomie die Prachtstraße [...] Die Mischung aus Kultur, *Kommerz* und Attraktivität für zielloses Umherschlendern, die damals diese Gegend prägte, *versucht* man heute wieder herzustellen. Ob das gelungen ist, muss jeder selbst beurteilen.“ (Maurer⁵) Die letztgenannte Aussage klingt schon eher wie die in einem Arbeits-Zeugnis niederschmetternde Beurteilung „Er/sie *versuchte*, seinen/ihren Ansprüchen gerecht zu werden“.

„Die Bürger der Stadt [...] sind stolz darauf, eine so weltberühmte Straße zu haben, aber heimisch sind sie in ihr so wenig, wie man es in Kirchen oder Museen ist.“⁶ Und „seit vielen Generationen nennen sie sie einfach ‘Die Linden’.“⁷

¹ Baedeker Allianz Reiseführer: Berlin Potsdam, Verlag Karl Baedeker, Ostfildern, 2010

² Merian live! Berliner Spaziergänge 2009

³ Vis-à-Vis Berlin, Dorling Kindersley-Verlag 2011

⁴ Klaus Scheddel: Lauschige Orte – Wo Berlin romantisch ist, Via Reise Verlag, 2009 (Hervorhebungen in kursiv durch den Verfasser)

⁵ Gudrun Maurer: Berlin, Michael Müller Verlag 2010 (Hervorhebungen in kursiv durch den Verfasser)

⁶ Günter de Bruyn: Unter den Linden. btb Verlag in der Verlagsgruppe Random House GmbH, Siedler Verlag, München, 3. Aufl. 2004, S. 12

⁷ Ebenda, S. 13

Einleitung:**Flaniermeile Berlin als zukunftsweisende Chance**

Die Straße Unter den Linden ist die Prachtstraße Berlins und hat damit eine sehr hohe Bedeutung für Berliner und ihre Gäste. Selbst in Tageszeiten mit einem verhältnismäßig geringen motorisierten Verkehrsaufkommen ist jedoch ein unbekümmertes Spaziergehen nicht möglich. Das liegt hauptsächlich an den sechs Unterbrechungen durch Querstraßen, die damit auch den knapp einen Kilometer langen Mittelstreifen unterteilen. Ebenso ist der schnelle motorisierte Individualverkehr auf den zu breiten Fahrgassen mit Lärm und Abgasen für Fußgänger unattraktiv. Darüber hinaus landen Fußgänger, die dennoch die Mittel-Promenade bis zum hervorgehobenen Reiterdenkmal Friedrich des Großen⁸ benutzen, in einer Situation wie auf dem Mittelstreifen einer Autobahn: Eine Überquerung der Fahrstreifen ist gefährlich, es ist eigentlich nur ein Rückzug möglich.⁹

Das Flanieren aber war viele Jahrhunderte lang das Merkmal dieses Straßenzuges und die Besucher halten sich nach wie vor hauptsächlich als Fußgänger hier auf. Der folgende Vorschlag einer behutsamen Förderung des Zu-Fuß-Gehens zielt darauf ab, die historischen und baulichen Gegebenheiten zu würdigen und damit die in Berlin einmalige Chance für eine zentrale Flaniermeile zu nutzen. So könnten Berliner und Touristen das historische Forum Fridericianum,¹⁰ das Gebiet um die Staatsoper, die Neue Wache, das barocke Zeughaus sowie das geplante Schloss mit Lustgarten und Dom weitgehend ungefährdet erleben. Die weltberühmte Berliner Prachtmeile wird durch das geplante Humboldt-Forum noch einen erheblichen Zuwachs an Anziehungskraft erfahren. Das ist ein weiterer Grund für die Notwendigkeit einer geschickten Neugestaltung der Flaniermeile.



Blick vom Fußgängerbereich am Brandenburger Tor in die Straße Unter den Linden, Richtung Osten.

So darf ein Übergang an einer Promenade nicht aussehen, wenn diese von den Fußgängern zum Flanieren benutzt werden soll.



Das Ergebnis ist eine häufig leere und ungenutzte Mittelpromenade.



Die Wiederherstellung einer Flaniermeile Unter den Linden wäre ein Aushängeschild für Berlin, einer Stadt mit zukunftsweisenden verkehrspolitischen Strategien zugunsten des

⁸ von Christian Daniel Rauch, 1851, erst Ende 1980 wieder an seinen Ursprungsort aufgestellt, mit den Namen von 60 bedeutenden Zeitgenossen des Königs

⁹ vgl. Foto 2 und 3 des Deckblattes

¹⁰ Das „Forum Fridericianum“ am Bebelplatz entstand nach dem Regierungsantritt Friedrich II ab 1741 als neues Geisteszentrum und künstlerischer Mittelpunkt des preußischen Königreiches nach seinen Entwürfen und des Baumeisters von Knobelsdorff und wurde nie vollendet.

Umweltverbundes. Sie wäre trotz der weiter fortgeführten Fußverkehrsaktivitäten einiger anderer europäischer Großstädte in dieser Form bisher einmalig. Es ist sicher kein Zufall, dass die Stadt Barcelona mit ihren „Ramblas“, den Boulevards mit ihren langen und breiten Flanierzonen und sehr reduziertem Autoverkehr seit vielen Jahren zu den beliebtesten europäischen Städten zählt und sich auch die anderen in der Spitzengruppe der Beliebtheitsskala wie Kopenhagen und Amsterdam intensiv um gute fußläufige Erreichbarkeiten und Komfort des Fußverkehrs kümmern.

Zudem ist es an der Zeit, den von den Nationalsozialisten umgesetzten schnellstraßenmäßigen Ausbau dieser innerstädtischen Allee mit Mittel-Promenade wieder rückgängig zu machen. Trassierungen, wie sie im Einfädungsbereich auf der Höhe der Humboldt-Universität in Richtung Brandenburger Tor darstellen, sind heute in Innenstadtbereichen nicht mehr zeitgemäß. Es gehört allerdings Courage dazu, wenn die Stadt an dieser herausragenden Stelle eine verkehrspolitische Weichenstellung zugunsten des Fuß- Rad- und öffentlichen Verkehrs umsetzen würde. Politik und Verwaltung müssten sich ohne Frage auch mit Verfechtern der Aufrechterhaltung der Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs auseinandersetzen. Aber das ist die Aufgabe von Politik, Verwaltung und Verbänden.

Die derzeitige Situation ist wohl das Trauerspiel zur Inszenierung des Lustspieles von Heinrich Heine, das nun schon fast zweihundert Jahre zurückliegt und von der man in dieser Stadt offenbar meint, noch immer Kapital heraus schlagen zu können. Man fragt sich, wie lange Berlin noch mit dem schönen Namen „Unter den Linden“ hausieren gehen will und wie viele Gäste dann letztlich enttäuscht werden. Es ist dringend geboten, städtebauliche und verkehrsregelnde Initiativen und Innovationen zu entwickeln, die dem Trend zur Beliebigkeit dieses Straßenzuges entgegenwirken. Der vor 27 Jahren in dieser Stadt gegründete FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland will mit diesem Beitrag zum Nach- und Weiterdenken anregen.

Wir stellen in diesem kleinen Heftchen dar, was der Senat von Berlin beschlossen hat und an welchen Stellen man interpretieren könnte, dass damit die Straße Unter den Linden gemeint sei. Aufgrund dieser Beschlussgrundlagen wird kein fertiges Konzept vorgestellt, sondern eine Richtung zur Diskussion gestellt, in die sich diese Straße mit Stärkung der nachhaltigen Mobilität weiterentwickeln könnte. Um daraus ein Stimmungsbild zu formen, haben wir eine kurze historische Einordnung angehängt und dafür eine kleine Literatur-Recherche vorgenommen.

Vielleicht ist es möglich, die Diskussion sachlich aber auch mit Herz zu führen und den Initiatoren keine Ambitionen für eine verkehrspolitische Revolution für die Innenstadt zu unterstellen. Auch wenn man nicht mit allen Gedankengängen und Vorschlägen übereinstimmen mag, hoffen wir auf eine Übereinstimmung darin, dass die Straße so nicht bleiben kann und dass für eine Weiterentwicklung in dieser Schrift einige bedenkenswerte Anregungen enthalten sind. Auch in einer der neuesten Buch-Veröffentlichungen über diese Straße wird zum Weiterdenken angeregt:

„Die Prachtstraße Unter den Linden zählt heute zu den berühmtesten Straßen der Welt. Sie ist für Einheimische und Touristen gleichermaßen ein beliebtes Ziel: Als Flaniermeile im Herzen Berlins bietet sie weltstädtisches Flair und ein Panorama großartiger historischer Bauten.... Wir wissen heute aber auch, dass die Zerstörungen nicht das letzte Wort waren, dass die Geschichte weiterging und, nach der Wiedervereinigung Deutschlands, auch in städtebaulicher Hinsicht neue Chancen eröffnete. Inwieweit sie [bisher] genutzt worden sind, darüber mag sich jeder selbst ein Urteil bilden.“¹¹

¹¹ Hans-Werner Klünner: Unter den Linden. Historische Fotografien. Stiftung Stadtmuseum Berlin (Hrsg.), Nicolaische Verlagsbuchhandlung GmbH, 2011, Berlin, S. 5

Beschlusslage:**Verkehrspolitische Ziele Berlins**

2003 wurde durch den Berliner Senat der „Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP-Verkehr)“ als Handlungskonzept und Grundlage für die strategische Orientierung der Verkehrspolitik beschlossen. Die Teilstrategie „Förderung des Umweltverbundes“ enthält das Ziel, die Potenziale zur Steigerung des nicht motorisierten Verkehrs aufzugreifen und auch die Bedingungen für den Fußverkehr aktiv zu verbessern. Als Planungsziel wurde die „Weiterentwicklung der Konzeption für ein fußgängerfreundliches Berlin, einschließlich der Benennung der prioritären Orte und Maßnahmen“ formuliert. Die in den Jahren 2009/2010 durch einen Beirat „Berlin zu Fuß“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erarbeitete „Fußverkehrsstrategie für Berlin“ wurde am 19. Juli 2011 vom Berliner Senat beschlossen.¹² Eine Flaniermeile in Berlin würde mehrere Modellvorhaben der Fußverkehrsstrategie vereinen.

Eine der zentralen Aussagen sollte auch auf die Straße Unter den Linden bezogen werden:

„Die flächendeckende Verfügbarkeit von **zusammenhängenden, direkten, komfortablen und attraktiven Verbindungen** bietet einen starken Anreiz, Wege im Alltag und in der Freizeit zurückzulegen.“(4.2.1)

Es wird darüber hinaus vorgeschlagen, den Straßenzug als eines der möglichen Modellprojekte für Fußverkehrs-Routen (Modellprojekt Nr. 2) in die engere Auswahl aufzunehmen:

„Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird drei **Pilotvorhaben für unterschiedlich strukturierte Teilräume** initiieren, um dort beispielhaft sichere und komfortable Netze bzw. **Routen** zu entwickeln, die von den Bezirken mit Unterstützung der Hauptverwaltung abschnittsweise umgesetzt werden sollen.“(4.2.2)

Begegnungszonen + touristische Promenaden im Innenstadtbereich:

Es sollte geprüft werden, ob der Straßenzug zwischen dem Brandenburger Tor und der Schlossbrücke auch als eines der Modellprojekte für Begegnungszonen (Modellprojekt Nr. 5) infrage kommt. Im Abschnitt „Touristische Wege und Ziele“ (4.3.3) der Fußverkehrsstrategie wurde dazu formuliert:

„Tourismus ist ein zunehmend wichtiger Wirtschaftsfaktor für Berlin. Besonders **im Kern der Innenstadt** mit seinen touristischen Attraktionen und in ... **Geschäftsstraßen** stellen Touristen und Tagesbesucher einen erheblichen Anteil des Fußgängeraufkommens. Daraus ergeben sich insbesondere hinsichtlich der Eignung der **Fußverkehrsinfrastruktur für das entspannte Flanieren und den Aufenthalt sowie der Erleichterung der Orientierung im Stadtraum** besondere Anforderungen, die im Rahmen der Fußverkehrsstrategie zu berücksichtigen sind.

- **Mindestens eines der Pilotvorhaben** im Modellprojekt „Begegnungszonen“ wird in einem **Stadtraum mit herausgehobener touristischer Bedeutung** angesiedelt. (s. Kap. 4.3.2, Modellprojekt Nr. 5)
- Das Angebot an thematischen **touristischen Promenaden im Innenstadtbereich** wird von Akteuren der Tourismuswirtschaft aktualisiert, ergänzt und im Internet sowie in Form von Routenfaltblättern und Audio-Führern publiziert. Dabei wird auch geprüft, ob im Zusammenhang mit diesen Routen **Aufwertungsmaßnahmen** erforderlich sind, die eine besondere Priorität erhalten sollen.“

¹² Fußverkehrsstrategie für Berlin, Der Senat von Berlin – Stadt VII B 1 – Vorlage zur Beschlussfassung, 19. Juli 2011

Zudem wird auf die Bedeutung der Straße Unter den Linden auch als Einkaufsstraße hingewiesen. In Abschnitt „Fußgängerfreundliche Zentren und Einzelhandelsstandorte“(4.3.2) wurde dazu formuliert:

„Die Funktionsfähigkeit und der Erfolg der städtischen Zentren und Einkaufsstraßen hängen von der **fußgängerfreundlichen Ausgestaltung ihres städtischen Umfeldes und der Attraktivität der Wegeverbindungen dorthin** ab. ... Nicht zuletzt sind die meisten **Touristen, die auch zum Einzelhandelsumsatz beitragen, in Berlin zu Fuß unterwegs**. Die Bedeutung der Fußgänger als Kunden wird vom Einzelhandel teilweise noch unterschätzt.

- Die Bezirke und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung werden die Belange des Fußverkehrs in ihren Plänen und Konzepten zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung mit Priorität berücksichtigen. Dazu gehört ... die **fußgängerfreundliche Gestaltung und Zugänglichkeit** bestehender Zentren
- Bei allen Maßnahmen in den öffentlichen Straßenräumen der ... Einkaufsstraßen wird geprüft, wie die **Fußgänger-Erreichbarkeit und die Umfeldqualität verbessert** werden kann, z.B. durch Begrünung, Verlagerung oder Neuordnung von Parkständen und Fahrradabstellanlagen, Einschränkung von Sondernutzungen oder Ergänzung bzw. Beseitigung von Straßenmöblierung. ...“

Geh-sundheitspfad:

Die Straße Unter den Linden ist nicht nur als Einkaufsstraße und aus kulturhistorischen und touristischen Gründen als Flaniermeile von höchster Bedeutung, sondern auch im Zusammenhang mit dem Modellprojekt „Geh-sundheitspfad“ (Modellprojekt Nr. 9). Die konzipierte Route „10.000 Schritte in der Stadt“ soll die Straße Unter den Linden in voller Länge einbinden. Im Abschnitt „Gehen als Prävention und Therapie“(4.8.3) werden die Gesundheit und das Wohlbefinden als eines der zentralen Anliegen der Fußverkehrsstrategie formuliert:

„Die wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Bedeutung regelmäßiger körperlicher Aktivität für Wohlbefinden, Gesunderhaltung und Mobilitätssicherung bis ins hohe Alter bieten einen guten Ansatzpunkt für eine Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehr, die mit den Faktoren Gesundheit, Lebensqualität und Fitness auch das Eigeninteresse der Menschen anspricht. ...

- Der Senat unterstützt das Projekt des Fachverbandes FUSS e.V. und der Charité Ambulanz für Prävention und Integrative Medizin (CHAMP) zur **Einrichtung eines „Geh-sundheitspfades“**. ...¹³

Fußverkehrs-Audits:

Aufgrund der breiten Fahrbahnen, gekoppelt mit dem Wunsch, die Mittel-Promenade verstärkt in die Nutzung für den Fußverkehr einzubeziehen, sind in der Straße Unter den Linden „Bedarfsgerechte Querungsanlagen“ (4.2.4) eine der zentralen Fragestellungen. Hierzu ist ausgeführt:

„Fußgängerinnen und Fußgänger benötigen ausreichend häufige, bedarfsgerechte, kurze und sichere Quermöglichkeiten über die Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs. Geschäftsstraßen mit einem beidseitig dichten Besatz von Ladengeschäften und anderen publikumsintensiven Nutzungen **sollen auf gesamter Länge in kurzen Abständen sicher überquert werden können**.“ Gerade die hohe Anzahl von Fußgängerquerungen würde eine spannende Analyse in Form eines Fußverkehrs-Audits ergeben.¹⁴ Die in der Fußverkehrsstrategie als Modellvorhaben 3 (5.1.2) verankerte „Erarbeitung eines Leitfadens für Schwachstellenanalysen (Fußverkehrs-Audits)

¹³ siehe hierzu www.geh-sundheitspfad-berlin.de

¹⁴ Es gibt keine andere deutsche Stadt, in der so umfangreiche Fußverkehrs-Audits durchgeführt wurden. Leider war die Straße Unter den Linden nicht einbezogen, da sie erstaunlicherweise nicht zum Wegenetz der 20 grünen Hauptwege® gehört.

zur Sicherung einheitlicher Qualitätsstandards und einer einheitlichen Erhebungsmethode¹⁵ sieht auch

- einen „**Test des Instruments in einem Beispielraum**“ vor, in den durchaus auch die Straße Unter den Linden einzubeziehen wäre.

Fußverkehrsfreundlichere Lichtsignalanlagen:

In diesem Zusammenhang sind auch die Querungsanlagen mit Ampeln von Bedeutung. Es ist zu prüfen, ob sich die Straße Unter den Linden für ein Pilotprojekt (Modellvorhaben Nr. 4) für „eine fußverkehrsfreundliche Steuerung von Lichtsignalanlagen“ eignet. Die Straße wird hiermit vorgeschlagen für

- „die Umsetzung von drei **Pilotvorhaben [... an Lichtsignalanlagen], mit den Zielen der Erhöhung der Sicherheit, Komfort und Klarheit sowie Beschleunigung des Fußverkehrs** [... und der] Berücksichtigung von (für Berlin) innovativen Lösungen.“ (5.1.2)

Dabei sollten nicht nur die Ergebnisse von Fußverkehrs-Audits berücksichtigt werden, sondern sehr intensiv auch die seit Jahrzehnten bekannten „elf latenten Gefahren für Fußgänger an Lichtsignalanlagen“ einbezogen werden.¹⁶

Angemessene Beleuchtung:

Und nicht zuletzt sei auf die Beleuchtung hingewiesen, die in der Fußgängerstrategie der Rubrik „Soziale Sicherheit“ zugeordnet wurde.

- „Bei neuen Beleuchtungsprojekten und bei der Erneuerung vorhandener Leuchten ist sicherzustellen, dass die **Fußverkehrsräume angemessen ausgeleuchtet** werden. (4.5.2.)

Da diese Aussage auch auf die Räume in Querungsbereichen zutrifft und damit verkehrssicherheitsrelevant wird, kann auch hinsichtlich der Ausleuchtung aus dem Abschnitt „Verkehrssicherheit – Vision Zero“ hinzugefügt werden:

„Im Rahmen von Fußverkehrsaudits [...] sind **Gefahrenpunkte** im vorhandenen Fußverkehrsnetz – auch unabhängig vom Unfallaufkommen – zu identifizieren und geeignete Maßnahmenvorschläge zu entwickeln.“ (4.5.1)

In diesem Sinne könnte die Flaniermeile-Berlin ein mehrere der geplanten Modellvorhaben tangierendes oder verbindendes Projekt mit Synergie-Effekten zur gesamten vom Berliner Senat beschlossenen Fußverkehrsstrategie werden.

¹⁵ vgl. www.fussverkehrs-audit.de > Berlin

¹⁶ Retzkow, H.-G.; Häckelmann, P.: Unfälle mit Fußgängern an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen unter besonderer Berücksichtigung der Art der Signalsteuerung, BAST (Hrsg.), Darmstadt 1976

Umsetzungs-Modell: Flaniermeile Berlin

Die folgenden Vorschläge des FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland sollen die öffentliche und fachliche Diskussion anregen. Herauszustellen ist, dass jede der vorgeschlagenen Maßnahmen eine Verbesserung für die Nutzung der Straße durch Fußgänger, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel darstellen würde und deshalb auch als eine Einzelmaßnahme sinnvoll wäre. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Bezirk Mitte werden gebeten, die Maßnahmen zu prüfen, zu konkretisieren, mit der Fußverkehrsstrategie abzugleichen und im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik umzusetzen.

A. Die Mittelstreifen-Abschnitte werden zu einer zusammenhängenden Mittelpromenade:

- **Ab Pariser Platz wird in den Kreuzungsbereichen Wilhelmstraße, Schadowstraße Glinkastraße / Neustädtische Kirchstraße, Friedrichstraße und Charlottenstraße, sowie zwischen Wilhelmstraße und Schadowstraße der „Komfort bei der Überquerbarkeit für Fußgänger“ im Verlaufe der Mittelpromenade zumindest durch Teilpflasterungen verbessert.¹⁷**
- **Es ist zu prüfen, in welchen Fällen durch die Herstellung einer niveaugleichen Gehwegüberfahrt keine Gefahren für Sehbehinderte entstehen können und damit ein Vorrang für den Fußverkehr geschaffen werden kann.¹⁸**

Damit soll die Promenade aus der Sicht der Fußgänger optisch und verkehrsrechtlich zusammengefügt werden, ohne die Straßenstruktur wesentlich zu beeinflussen.

B. Die Sicherheit wird verbessert:

- **Die Querungsanlagen werden von der Wilhelmstraße bis zur Charlottenstraße durch ein Fußverkehrs-Audit analysiert und entsprechend der Ergebnisse verbessert. Einbezogen werden dabei insbesondere die Schaltungen der Lichtsignalanlagen, Möglichkeiten zur Verkürzung der Querungslängen und der Verbesserung der Sichtverhältnisse.**

Sollte der folgende Vorschlag (Punkt C.) nicht umgesetzt werden, müssen auch die Querungsanlagen zwischen der Universitätsstraße und der Straße Am Lustgarten untersucht werden. Es ist zumindest zwischen der Humboldt-Universität und der Staatsoper mit Bebelplatz eine überbreite Fußgängerfurt mit Einbeziehung der Promenade am Reiterstandbild Friedrichs des Großen möglich.¹⁹

- **Es ist zu prüfen, in wie weit eine Verdrehung der Leuchten in den Seitenbereichen möglich ist oder ob gesonderte Beleuchtungseinrichtungen für die Fußwege anzu-**

¹⁷ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Ausgabe 2006, 6.2.1.1

¹⁸ Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA, Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.), Ausgabe 2002, 3.3.6.1, Bild 12

¹⁹ wie z.B. über die Mühlenstraße zur O2-World Arena

bringen sind. Darüber hinaus ist durch Fußgänger-Audits festzustellen, ob durch die Ausleuchtung der Querungsstellen die Fußgängerinnen und Fußgänger bei Dunkelheit erkennbar sind.

Zurzeit werden mit Ausnahme einer kurzen Strecke östlich der Friedrichstraße südlicher Gehweg nicht die Gehwege, sondern die Pkw-Parkstreifen und Fahrradabstellanlagen beleuchtet. Bei fehlender Schaufensterbeleuchtung gibt es in der Straße Unter den Linden „Dunkelzonen“, wie sie ein großstädtischer Boulevard nicht haben sollte. Die Mittelpromenade hat an den Rändern diffuse Leuchtstäbe, die direkt am Fahrstreifen leuchten, den Fußgängern aber ebenfalls wenig nutzen.

C. Berlin erhält im zentralen Bereich eine Begegnungszone:

- **Im Bereich zwischen der Charlottenstraße (ab östlicher Straßenseite) und der Liebknechtbrücke wird ein Fußgängerbereich in der Form wie auf der anderen Seite der Flaniermeile auf dem Pariser Platz oder eine „Begegnungszone“ für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet, in der nach dem Vorbild der Regelungen in der Schweiz, Frankreich und Belgien die Fußgänger Vorrang haben.²⁰ Als Modell für diese Maßnahme könnte der Opernplatz in Duisburg stehen.²¹ Da diese Regelung nach der Straßenverkehrs-Ordnung derzeit in Deutschland noch nicht möglich ist, wird ein Modellvorhaben nach §46 StVO vorgeschlagen mit dem französischen Zeichen für die Verkehrsberuhigung mit der Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.²²**
- **Für den Linienbusverkehr sollen zwei Richtungsfahrbahnen erhalten bleiben, vergleichbar mit der Führung der Straßenbahnen im nordöstlichen Bereich des Alexanderplatzes.**

Damit soll der zentrale Bereich der Straße Unter den Linden verkehrsberuhigt und weitestgehend vom schnellen Autoverkehr entlastet werden. Umfahrungsmöglichkeiten dieser kurzen Langsamfahrstrecke bietet z.B. der Straßenzug auf der Südseite ab der Charlottenstraße über die Französische Straße zur Breite Straße. Dieser hat möglicherweise die gleiche Kapazität wie zurzeit die Straße Unter den Linden und geringfügige Verkehrsverlagerungen belasten kaum mehr innerstädtische Wohnbereiche. Zu prüfen ist, inwieweit eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch die Attraktivität für den Kfz-Durchgangsverkehr reduziert und ob es überhaupt zu nennenswerten Verkehrsverlagerungen kommt.

D. Die Flaniermeile wird an das Nikolai-Viertel angeschlossen:

- **Die Flaniermeile Unter den Linden sollte unbedingt ab der Liebknechtbrücke über die breite Wegeführung im Marx-Engels-Forum und den „Spreeweg“ (Grüner Hauptweg Nr. 01) sowie z.B. durch eine Teilaufpflasterung östlich der Rathausbrücke über die Rathausstraße an das historisch und touristisch relevante Nikolai-Viertel angeschlossen werden.**

²⁰ vgl. www.strassen-fuer-alle.de > Begegnungszonen

²¹ vgl. Schwab, Arndt: Duisburg: Opernplatz, Verkehrsberuhigter Bereich, in *mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik Bewegung*, Ausgabe 1/11, S.43. Die Opernplatz-Überfahrt hatte vor dem Umbau ein Kraftfahrzeug-Aufkommen (DTV) von ca. 20.000 Kfz/Tag und danach von etwa 14.000 Kfz/Tag.

²² vgl. www.strassen-fuer-alle.de > FUSS e.V.-Vorschlag

Damit ergäbe sich südlich der Seitenwege im Verlauf der Spree eine weitere Fußgängerachse zwischen dem Tiergarten und dem Berliner Zentrum, die in das System der grünen Hauptwege aufgenommen werden sollte.

E. Der Berliner Stadtkern wird verkehrsberuhigt:

- **Es ist zu prüfen, die Straße Unter den Linden und die Karl-Liebknecht-Straße zwischen der Friedrichstraße im Westen und der Spandauer Straße im Osten gänzlich aus dem Hauptverkehrsstraßennetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV) herauszunehmen.**

In der modernen Metropole Berlin sollte es heute selbstverständlich sein, dass störender und gefährlicher Autoverkehr aus der Flaniermeile der Straße Unter den Linden weitestgehend verbannt wird. Der Fußgängerbereich am Brandenburger Tor und zudem die häufigen Sperrungen der Straße des 17. Juni für Kraftfahrzeuge belegen, dass Berlin an dieser Stelle möglicherweise gar keine so breit trassierte geradlinig geführte Verbindung für den motorisierten Individualverkehr durch den Stadtkern benötigt. Es sollte zumindest geprüft werden, ob die Kapazitäten der Französischen Straße und der Leipziger Straße im Süden und der Torstraße im Norden nicht ausreichend sind und mit einer Verknappung der zur Verfügung gestellten Fahrflächen der MIV im Kernbereich der Stadt zu begrenzen ist.

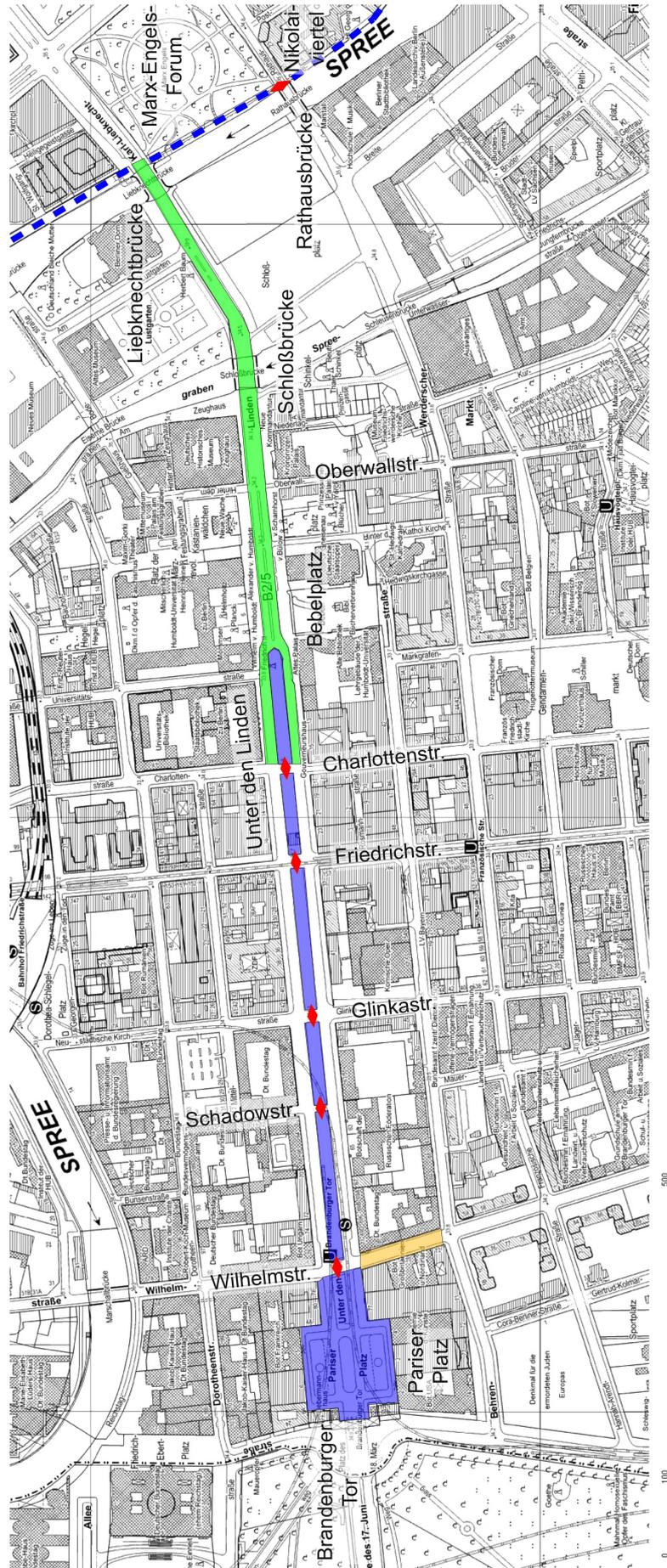


Die Straße Unter den Linden ist sehr unterschiedlich stark belastet und auch die verschiedenen Baustellen-Situationen haben gezeigt, dass der Verkehr bei Einengungen und Sperrungen in der Innenstadt nicht zusammenbricht.

Momentaufnahme:
Eingefahrene Fahrzeuge
einer Rot-Zeit am 25.
November 2011 um 9:45
Uhr.

Wenn sich Berlin nicht nur als eine Stadt mit Flanier-Tradition, sondern auch aktuell als Stadt des Spazierengehens und Flanierens präsentieren möchte, muss die Straße Unter den Linden aufgewertet werden. Als einer der ersten Schritte wird empfohlen, die bereits im Jahr 1934 vorgenommene Umgestaltung der Straße vom Boulevard zur Aufmarsch- und Kraftfahrzeugstraße durch eine Abwertung der Mittelpromenade und Verbreiterung der Kraftfahrzeugflächen²³ schrittweise wieder rückgängig zu machen. Die Kosten für die vom FUSS e.V. vorgeschlagenen Maßnahmen sind sehr gering, die Signalwirkung wäre dagegen über Berlins Grenzen hinaus erheblich.

²³ Aus der Einleitung zu Harald Neckelmann: Unter den Linden – Flanieren und amüsieren, Die Reihe Archibilder, Sutton Verlag GmbH, Erfurt 2009, S. 7



Flaniermeile Berlin - Unter den Linden vom Brandenburger Tor bis zur Liebknechtbrücke
Vorschlag des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

Konzept: Bernd Herzog-Schlagk

Karte: Frank Biermann

Kartengrundlage: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Bestand

- Fußgängerbereich (Pariser Platz) bzw. Fußgängerpromenade (Unter den Linden)
- Zur Zeit aus Sicherheitsgründen für Kfz gesperrt
- Grüner Hauptweg Nr. 01

Vorschlag

- Begegnungszone (Fußgängerbereich)
- Gehwegüberfahrt / Teilaufpflasterung

Unter den Linden:**Kurzer historischer Abriss**

Über die Straße Unter den Linden gibt es eine geradezu überquellende Fülle von Populär-Literatur, von Bildbänden, Panoramen und historischen Kartenübersichten. Am Beispiel dieser Straße ließe sich ein großer Teil der bewegten Geschichte der Stadt erläutern. In der folgenden Zusammenstellung wurde das Hauptaugenmerk auf den „Charakter“ der Straße gelegt.

Jagd- und Reitweg

Seit der Einrichtung des Tiergartens 1527 existierte hier eine unbefestigte Straße, die 1573 zum Reit- und Jagdweg erklärt wurde und das Berliner Stadtschloss mit dem Tiergarten verband. 1647 wurden die ersten Linden und Nussbäume gesetzt, die allerdings bald darauf wieder abgeholzt wurden.²⁴ Nach dem Dreißigjährigen Krieg und nach Abschluss des Westfälischen Friedens 1648 verfügte Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst, bereits aus seinem kriegsbedingten Aufenthalt in Kleve „brieflich die Wiederherstellung des Berliner Schlosses und ordnete dabei auch die Anlage eines Jagd- und Reitweges an. Dieser sollte vom Schloss zum Tiergarten führen und von Linden- und Nußbäumen beschattet werden.“²⁵ „Mit der Lindenallee wollte der Kurfürst [Friedrich Wilhelm] eine weitläufige, breite Prachtstraße schaffen.“²⁶ 1673 entstand die erste sechsreihige Lindenallee²⁷, die schon wenige Jahre später auf vier Baumreihen reduziert wurde.²⁸ Es war von Anfang an die breiteste Straße Berlins.²⁹

Renommierkorso

„Die [...] Allee begann an der Schlossbrücke, die damals Hundebücke genannt wurde, [...] und endete etwa in Höhe der heutigen Schadowstraße, wo schon der Tiergarten begann“³⁰ nach 942 Metern.³¹ Der Enkel vom Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm I, der Soldatenkönig, verlängerte „die künftige Staats- und Paradestraße, die aber von Anfang an auch als Flanierkorso dienen sollte“³² in den Jahren 1731/32 aufgrund der Vergrößerung Berlins bis zum heutigen Pariser Platz.³³ „Das neue Tor, das hier nun errichtet wurde, war zwar noch nicht unser Brandenburger Tor, hieß aber schon so.“³⁴

„Berlin, die Residenz der jüngsten Großmacht Europas [...] war] zu einer Stadt geworden, von der man in aller Welt sprach und die man gesehen haben musste, wenn man mitreden wollte. Und wo immer man von Berlin sprach, dort wurde auch die Straße ‚Unter den Linden‘ genannt, denn sie war Berlins bekannteste und renommierteste Straße.“³⁵ Zu dieser Zeit war es „ein ungeschriebenes Gesetz, dass diese Allee der Erholung und dem Vergnügen der Berliner vorbehalten bleiben sollte und deshalb nicht weiter bebaut werden durfte.“³⁶ „Im Mittelpunkt der

²⁴ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 7

²⁵ Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 16

²⁶ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O.,

²⁷ In Harald Neckelmann, 2009, S. 7 wird dagegen ausgeführt, dass später Platanen und Kastanien hinzu kamen.

²⁸ Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 18. Nach anderen Quellen pflanzte die Kurfürstengemahlin Dorothea erst 1680 höchstselbst die ersten Linden.

²⁹ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 7

³⁰ Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 18

³¹ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 7

³² Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 20

³³ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 7

³⁴ Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 20

³⁵ Walter Schimmel-Falkenau: Kommen und Gehen. Unter den Linden. Eine Szenenfolge deutscher Geschichte. Rembrandt Verlag, Berlin 1963, S. 51

³⁶ Ebenda, S. 15

architektonischen Ausgestaltung Berlins stand [dagegen] das Forum Fridericianum [am östlichen Ende der Straße Unter den Linden], dessen Plan Friedrich II. zusammen mit dem Architekten Georg Wenceslaus von Knobelsdorff [...] entworfen hatte. Auch wenn es nicht in seiner ursprünglichen Form verwirklicht werden konnte, so trug auch die 'kleine Lösung' imposante Züge. Als erstes Bauwerk entstand 1741 die Oper [...]. Es folgte der Bau der St. Hedwigskathedrale, das Prinz-Heinrich-Palais (heute: Hauptgebäude der Humboldt-Universität) und das Bibliotheksgebäude (die 'Kommode' am Opernplatz, heute: Bebelplatz).³⁷ (vgl. Titelgrafik)

Die Erschließung des Tiergartens erfolgte ebenfalls durch den Baumeister von Knobelsdorff und war ein voller Erfolg: „Sogar [...] im schneereichen Winter von 1748 nahmen die Berliner an sonnigen Tagen gern die Gelegenheit wahr, durch hin und wieder kniehohen Schnee bis in die 'Puppen' hinaus zu stampfen.“³⁸ Doch schon 1760 am Ende des „Siebenjährigen Krieges“³⁹ erlebte die Straße Unter den Linden den ersten Flüchtlingsstrom zu beiden Seiten der Mittelpromenade in Richtung Westen, nachdem der Berliner Stadtkommandant General von Rochow die durch die Russen angebotene Kapitulation abgelehnt hatte und die Stadt von Osten aus beschossen wurde.⁴⁰

Prunk- und Prachtstraße

Danach ließ „König Friedrich Wilhelm II. [...] den Straßenzug durch den 1791 fertiggestellten Neubau des Brandenburger Tores aufwerten. Die Straße sollte zur Prunk- und Prachtstraße der preußischen Residenz werden.“⁴¹ Nachdem das neue Tor „im August 1791 dem Verkehr übergeben wurde, geschah das ohne Feierlichkeiten.“ So war es dann Napoleon „vorbehalten, dem Brandenburger Tor eine politische Bedeutung zu geben, [indem] er nach seinem Sieg bei Jena im Oktober 1806 an der Spitze seiner Garden hoch zu Roß in Berlin einmarschierte“.⁴² Nach 1813 „erhob sich das Volk gegen die napoleonische Unterdrückung; die Rückführung der Quadriga glich einem Triumphzug und wurde als Symbol der Befreiung von der Fremdherrschaft überall begeistert begrüßt.“ Das Brandenburger Tor und die Straße Unter den Linden dienten seither „der Demonstration der Macht, sah[...] Paraden, Fürstenempfänge, [...] ausziehende und heimkehrende Truppen.“⁴³

Zu Friedenszeiten „Um die Jahrhundertwende [1700-1800] zeigte die Allee ein prächtiges und einheitliches Bild. Noch gab es Unter den Linden aber kaum Läden und Geschäftshäuser.“⁴⁴ „Die Menschen trafen sich auf der sechzig Meter breiten Straße, sie versammelten sich und gingen spazieren.“⁴⁵ „Ein mit Bänken besetzter Kiesweg in der Mitte, wie ihn keine andere Straße in Berlin besaß, lud zum Verweilen ein.“⁴⁶ Allerdings „verursachten die Reiter und Karossen hohe Staubwolken.“⁴⁷ Deshalb wurden 1799 „die Fahrwege zu beiden Seiten der Promenade befestigt.“⁴⁸ 1825 wurden auch die ersten Granitbahnen auf den Bürgersteigen angelegt.⁴⁹

³⁷ Wolfgang Ribbe, Jürgen Schmädke: Kleine Berlin-Geschichte, Landeszentrale für politische Bildungsarbeit Berlin in Verbindung mit der Historischen Kommission zu Berlin (Hrsg.), 1988, S 78

³⁸ Mit „Puppen“ bezeichneten die Berliner die Figuren, die Georg Wenceslaus von Knobelsdorff bei der Umwandlung des urwaldähnlichen Tiergartens in eine gepflegte Parklandschaft am „Großen Stern“ und anderswo aufstellen ließ. Aus Walter Schimmel-Falkenau, a.a.O., S. 33

³⁹ den Friedrich II (Friedrich der Große) zur Eroberung Schlesiens angezettelt hatte

⁴⁰ Walter Schimmel-Falkenau, 1963, a.a.O., S. 43

⁴¹ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 8

⁴² Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 171/172

⁴³ Winfried Löschburg: Panorama der Straße Unter den Linden. Koehler & Amelang (VOB), Leipzig, 1986, S.10+11

⁴⁴ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 7

⁴⁵ ebenda, S. 7

⁴⁶ Winfried Löschburg, 1986, a.a.O., S.9

⁴⁷ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 8

⁴⁸ Ebenda, S. 8

Revolutionsstraße, 1. Teil

„Am 18. März 1848 kommen die Berliner zu einer Protestversammlung gegen die Willkür des Militärs vor dem Königlichen Schloß zusammen... Friedrich Wilhelm IV. lässt seine Truppen gezielt in die Menge schießen. Bewaffnete Berliner errichten daraufhin ca. 100 Barrikaden“ z.B. auch am Pariser Platz.⁵⁰ Doch schon einen Tag später wurde damit begonnen, die Berliner Garnison aus der Stadt herauszuführen. Damit wurde die Forderung des Volkes erfüllt, „aber niemand fand sich, der den Befehl zum Abzug aller Truppen aus Berlin gegeben haben wollte.“⁵¹

Großbürgerlicher Boulevard und Einkaufsstraße

„Auch im bürgerlichen Zeitalter und als Promenade der Müßiggänger behielt [... die Straße Unter den Linden] ihren Charakter als Staatsstraße. Sie repräsentierte Preußen, und zwar sowohl das militärische, das sich im Zeughaus in aller Pracht zeigte, als auch das geistig-künstlerische, für das schon früh das Opernhaus stand.“⁵² In der sogenannten Gründerzeit nach 1871 entwickelte sich die Straße „von der biedermeierlichen Promenade zum eleganten, großbürgerlichen Boulevard“, aber erst mit „der Eröffnung des Bahnhofs Friedrichstraße am 1. Mai 1882 begann der eigentliche Boom [...] der erste Weg des Berlin-Besuchers galt den Linden.“⁵³ Diese war buchstäblich gepflastert mit wirtschaftlichen Erfolgen und Niederlagen, so ging z.B. das 1896 eröffnete erste Berliner Kino schon nach wenigen Monaten Pleite.⁵⁴

„Am frühen Nachmittag wimmelte die breite Allee mit ihren breiten Straßenseiten und der Mittelpromenade von einem unaufhaltsamen Strom von Spaziergängern, Damen und Herren der sogenannten `Berliner Gesellschaft`, eleganten Stutzern mit Monokel, Zylinder und leichtem Stöckchen, Gardeoffizieren und Kasinohelden [...] Landräten und Beamten[...] behäbigen Rentiers [...] Studenten auf `Couleurbummel` und baedekerbewaffneten Fremden, die hier auf und ab gingen und die Geschäfte mit ihren vielen teuren Kleinigkeiten betrachteten.“⁵⁵

In den 1920-1930er Jahren versammelte sich die sogenannte Elite aus Politik, Kunst, Wirtschaft, Wissenschaft und auch der „Halbwelt“ und der Verbrecher in den Hotels, den Weißbierstuben und Teegesellschaften und später in den Cafés und auch auf der Straße. Die Nutzungsmischung war überaus vielfältig: Botschaften, Banken, Hotels, Reisebüros, Bibliothek, Einkaufsläden mit gehobenen (Preis-)Niveau wie z.B. Juweliere, Herrenausstatter, Stoffe, Maßschneidereien, Cigarren-Import, Photographische Ateliers, Parfümerie, Blumen- und Samen-Spezialisten, Papiere, Kunsthandlungen, Autoniederlassungen, Buchhandlungen. Weiterhin Theater (Linden-Cabaret), Kabarets (z.B. „Chat Noir“), Castann´s Panaopticum. Gemäldeausstellungen (z.B. das 1919 eröffnete weltweit erste Museum für zeitgenössische Kunst im Kronprinzen-Palais⁵⁶), Oper, Aquarium (1869-1910, das größte der Welt, initiiert und geleitet von Alfred Brehm⁵⁷), Zuckerbäckereien, Konditoreien (Kranzler, Bauer, Victoria, u.a.) feine und auch zwielichtige Nachlokale, Tingeltangels (volkstümlich Singspielhallen, z.B. das „Varieté Gebirgshallen“), Vergnügungs-Weinrestaurants (z.B. die „Fledermaus“), usw.

⁴⁹ Winfried Löschburg, 1986, a.a.O., S.10+11

⁵⁰ Ulrich Fischer, Hans Halter: Hundert Jahre revolutionäres Berlin. Ein Stadtplan. Berlin, 1978, S. 5

⁵¹ Walter Schimmel-Falkenau, 1963, a.a.O., S. 218

⁵² Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 10

⁵³ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 8

⁵⁴ Ebenda, S. 36

⁵⁵ Winfried Löschberg, zit. nach Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 9

⁵⁶ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 75

⁵⁷ Ebenda, S. 116

Da die Fassaden dieser Prachtmeile zunehmend durch Reklameschilder verunziert wurden, führten Bürgerproteste „schließlich zum Erlass des `Ortsstatus zum Schutze der Stadt Berlin gegen Verunstaltung` durch den Magistrat im Jahr 1911 und erweiterter Form 1913, wodurch unter anderem die Anbringung von Reklameschildern am Pariser Platz, Unter den Linden usw. nur mit polizeilicher Erlaubnis gestattet war.“⁵⁸

„Der anwachsende Besucherstrom und der Wagenverkehr verlangten eine Umgestaltung. 1902 verschwanden die beiden äußeren der vier Baumreihen. Zeitgleich wurde der südliche Reitweg beseitigt, der nördliche Reitweg auf 4 Meter ungefähr halbiert, 1922 wurde er ganz entfernt. Die Fußwege wurden [dagegen) breiter und mit neuen Linden bepflanzt.“⁵⁹

Revolutionsstraße, 2. Teil

„In der letzten Juliwoche des Jahres 1914 kommt es Unter den Linden und vor dem Königlichen Schloß zu spontanen Demonstrationen der Kriegsgegner. Gegen die berittene Polizei wehren sich die Arbeiter mit Spazierstöcken, an deren Ende ein langer Nagel eingearbeitet ist. Er dient der Abwehr der Pferde. SPD und Gewerkschaft mahnen zur Besonnenheit. Die Partei ruft zu Protestversammlungen im Saale auf.“⁶⁰ „Am 10. Dezember 1918 marschieren `heimkehrende Felddivisionen` in Berlin ein. Sie sollen helfen, die Revolution zu ersticken. Der `Volksbeauftragte` und Vorsitzende der SPD, Friedrich Ebert, [...] begrüßt die Truppen am Brandenburger Tor mit einer Rede: `Kein Feind hat Euch überwunden. Nun liegt Deutschlands Einheit in Eurer Hand`.“⁶¹

Aufmarschstraße

Doch schon 1934 „begann eine weitere Umgestaltung des 1.241 Meter langen Boulevards zur Aufmarschstraße der Nationalsozialisten [...] Die Mittelpromenade wurde verschmälert, die beiden Fahrdämme auf 14 Meter verbreitert.“⁶² Ab 1934 wurden die Lindenbäume abgehackt und der „Reichsbühnenbildner“ ließ hohe Fahnenmaste aufstellen, „von denen die zehn und mehr Meter langen Hakenkreuzfahnen herabhingen.“⁶³ Vor der Olympiade 1936 wurden 370 Silberlinden gepflanzt.⁶⁴ Es erfolgte ein völliger Umbau der Mittelpromenade: Ein festes Schotterbett gestattete nun das Befahren mit schweren Fahrzeugen.“⁶⁵

Die Straße Unter den Linden war als Teil der 50 Kilometer langen Ost-West-Achse vorgesehen, die nach einem rücksichtslosen Totalumbau Berlin zur „Welthauptstadt Germania“ machen sollte.⁶⁶

Trümmerbahn und Wiederaufbau

Nachdem „in der Nacht vom 9. zum 10. April 1941 [...] die ersten Bomben auf die Linden [fielen und] in der Schlacht um Berlin“ am 21. April die ersten Granaten einschlugen machten die SS-Einheiten „die Straße und den Reichstag zum letzten Schlachtfeld, es wurde um jedes einzelne

⁵⁸ Hans-Werner Klünner, 2011, a.a.O., S. 100

⁵⁹ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 9

⁶⁰ Ulrich Fischer, Hans Halter, 1978, S. 18

⁶¹ Ebenda, S. 26

⁶² Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 9

⁶³ Walter Schimmel-Falkenau, 1963, a.a.O., S. 322

⁶⁴ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 25

⁶⁵ Hans-Werner Klünner, 2011, a.a.O., S. 116

⁶⁶ 1935-1943, Adolf Hitler ernannte Albert Speer zum „Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt“, der sich in dieser Funktion über jegliche Belange der Stadtverwaltung hinwegsetzen konnte

Haus mit den russischen Streitkräften gekämpft.“⁶⁷ Am 3. Februar 1945 wurde dieser „historisch bedeutsamste Teil der Stadt [...] zerstört oder verbrannt.“⁶⁸ „Von den 64 Gebäuden, die früher einmal zwischen Brandenburger Tor und Universität gestanden hatten, waren nach Kriegsende nur noch 13 erhalten.“⁶⁹

Es war ein Kraftakt von den Enttrümmerungen mit einer eigens angelegten „Trümmerbahn“ bis zum Abschluss des Wiederaufbaus der meisten historischen Gebäude bereits Ende der 1960er Jahre.⁷⁰ „Denkmalpfleger, Architekten und Bauarbeiter unternahmen alles, um den ältesten Teil der Straße in ursprünglicher Schönheit wiederherzustellen. Neubauten schlossen das Gesamtbild der 1390 Meter langen Allee harmonisch ab. Heute erstrahlen die Linden wieder in neuem Glanz und sind ein beliebter Anziehungspunkt für Besucher aus dem In- und Ausland“, so lässt es sich in einer der letzten DDR-Veröffentlichungen über diese Straße nachlesen.⁷¹ Die Bürger sahen es etwas nüchterner: „Nach dem Mauerbau 1961 verlieh der Volksmund der einst eleganten Promenade, die jetzt geradewegs auf die Mauer zuführte, den Ruf der ´repräsentativsten Sackgasse der Welt`.“⁷²

Revolutionsstraße, 3. Und 4. Teil

Als am 16. Und 17. Juni 1953 zuerst die Bauarbeiter an der Stalinallee gegen die Arbeitsnormen ihre Arbeit niederlegten und sich daraus „ein Aufstand gegen das kommunistische System in der ganzen DDR“ entwickelte,⁷³ spielte die Straße Unter den Linden erst am zweiten Tag eine wesentliche Rolle: „Im Regen kamen die Panzer. Sie rollten von den Linden her die Friedrichstraße hinunter zum Checkpoint Charly und bogen zum Potsdamer Platz.“⁷⁴

Ein Irrtum oder eine Irritation, wie sie schon oben (Revolutionsstraße, Teil 1) beschrieben wurde, wiederholte sich mit noch weitreichenderen Auswirkungen am 9. November 1989, als den BerlinerInnen im Ostteil der Stadt mitgeteilt wurde, dass sie die Grenze gen Westen ohne Reglementierung überschreiten könnten und es in der Straße Unter den Linden zu einer Massenbewegung und am Brandenburger Tor zu einem Freudenfest kam.

Hauptautoverkehrsachse

Damit war die Straße Unter den Linden wieder für den Autoverkehr Teil einer attraktiven breiten Ost-West-Verbindung. Doch entschied sich der Senat nach der Enthüllung des restaurierten Brandenburger Tores am 3. Oktober 2002, das deutsche Symbol für den Autoverkehr geschlossen zu halten.⁷⁵, nachdem es zuletzt von ca. 2.000 Fahrzeugen täglich durchfahren wurde.⁷⁶ Darüber hinaus gibt es in der Wilhelmstraße zwischen der Straße Unter den Linden und der Behrenstraße vor der Britischen Botschaft einen durch Polder für den Autoverkehr gesperrten Abschnitt.⁷⁷

⁶⁷ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 9

⁶⁸ Von der 8.US-Luftflotte mit 937 sogenannten „fliegenden Festungen“, begleitet von 613 Jagdmaschinen wurden 2264 Tonnen Spreng- und Brandbomben abgeworfen. Aus: Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 7

⁶⁹ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 9

⁷⁰ www.wikipedia.org/wiki/Unter_den_Linden, 03.01.2012

⁷¹ oder gar der letzten Veröffentlichung in DDR-Zeit von Winfried Löschburg, 1986, a.a.O., S.13

⁷² Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 9

⁷³ Wolfgang Ribbe, Jürgen Schmädke: Kleine Berlingeschichte, Landeszentrale für politische Bildungsarbeit Berlin (Hrsg.) in Verbindung mit der Historischen Kommission zu Berlin, Berlin 1988, S.206/207

⁷⁴ Erich Loest: Durch die Erde ein Riß. Ein Lebenslauf, Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg 1981, S. 205

⁷⁵ Oliver Boyn: Das politische Berlin. Der historische Reiseführer. CH. Links Verlag, Berlin 2008, S.105

⁷⁶ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 127

⁷⁷ Oliver Boyn, 2008, a.a.O., S.35

Die heutige Straße Unter den Linden ist als ein „Freizeitweg“ entstanden, zuerst zum Reiten, dann zum Flanieren. Später kam die militärische Nutzung hinzu und erst in den letzten Jahrzehnten ihrer nunmehr 485-jährigen Geschichte wurde sie zu einer autobahnähnlichen Kraftfahrzeugschneise mit heute bis zu etwa 30.000 Fahrzeugen am Tag.⁷⁸ Ein großer Teil dieses Kraftfahrzeugaufkommens dient Stadtbesuchern dazu, diesen hoch gelobten Boulevard vorbeifahrend in Augenschein nehmen zu können. Dennoch dürfte die Mehrheit der Touristen an dieser Stelle der Stadt zu Fuß unterwegs sein.



„Um den Eindruck nachempfinden zu können, den Heine, Jean Paul oder auch die Maler des Biedermeier vom Forum Fridericianum hatten, müssen wir uns heute den Verkehrsstrom wegzudenken versuchen [...]“⁷⁹



„Dort, wo [die Friedrichstraße] die Linden kreuzt, siedelten sich im Laufe der Zeit insgesamt drei Cafés an - Kranzler, Bauer und Victoria.“⁸⁰



„Der Name Unter den Linden hat einen besonderen Zauber. Es gibt wenige Straßen, mit denen man so viel verbindet, und wo auch immer dieser erklingt, horcht man auf, werden Assoziationen wach, Erinnerungen.“⁸¹



„Es war entzückend. Über die Linden weg [...] schimmerten die hohen, erleuchteten Fenster von der Passage her, und alles wirkte wie spanische Nacht und Alhambra.“⁸²

⁷⁸ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) z.B. 29.366 lt. Verkehrserhebungen 2009 der Verkehrslenkung Berlin (VLB)

⁷⁹ Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 42

⁸⁰ Wolfgang Feyerabend, 2008, a.a.O., S. 48.

⁸¹ Winfried Löschburg, 1986, a.a.O., S.5

⁸² So der Berliner Schulrat Meddelhammer, der als „geborener Berliner“ mit seiner Frau im Erster-Klasse-Hotel „de Rom“ Unter den Linden Ecke Charlottenstraße übernachtete, um endlich „diesem Nonsens [...] ein Ende“ gemacht zu haben, dass Berliner Ihre Stadt nicht kennen. Aus Günter de Bruyn, 2004, a.a.O.

Verkehrsaspekte:**Schon immer eine Begegnungszone**

Von keiner anderen Straße in Berlin gingen im Hinblick auf eine gemeinsame Nutzung durch die verschiedenen Verkehrsträger derart zahlreiche Impulse aus. Deshalb soll in der folgenden Zusammenstellung noch einmal das Augenmerk auf die Straßennutzung gelegt werden.

Zu Fuß unterwegs

Die ersten „Verkehrs“-Regeln richteten sich selbstverständlich an die Fußgänger: „Die Straße Unter den Linden ist die eigentliche Kaiserstraße Berlins. Wenn der Kaiser sich in Berlin aufhält, passiert er diese Straße mindestens einmal täglich... Man grüßt Se. Majestät auf der Straße durch Frontmachen; die Herren in Zivil lüften den Hut, die Damen machen tiefe Verbeugung, die Kinder knicksen.“⁸³ „Die Spaziergänger trugen durchweg einen Hut, die Männer den kleinen runden Florentiner Strohhut, wegen seiner Kreisform auch ‚Kreissäge‘ genannt. Der Mann ging nicht ohne Schlips und Kragen, die Schuhe passend zum Anzug.“⁸⁴ Noch bis 1900 galt es durch Männer festgelegt als unschicklich, wenn Frauen in Hosen oder Hosenrock („Jupe-Culotte“) flanieren und Gaststätten und Hotels verweigerten teilweise den Zutritt.⁸⁵ Noch 1927 wurde in der „Vossischen Zeitung“ diskutiert, ob Frauen überhaupt alleine gehen sollten, sie taten es allerdings unabhängig davon.⁸⁶ Das Rauchen war allen auf der Straße und in den Cafés verboten. Café Kranzler richtete als erstes ein Rauchzimmer ein⁸⁷, das galt damals als besonders modern.

Nicht nur das standesgemäße Gehen war wichtig, sondern auch die Aufenthaltsfunktion der Straße. Und so gab es überall Sitzbänke. Um 1900 waren auf der Mittelpromenade die zusammenklappbaren „Aschinger-Stühle“ für fünf Pfennige zu mieten und machten aus der Allee eine Art Kurpromenade.⁸⁸ Flexibel aufstellbare oder wenigstens in Gruppen zu positionierte Sitzgelegenheiten gehören heute leider nur sehr selten zum Standard fußgängerfreundlich gestalteter Flächen. 1825 eröffnete der Wiener Zuckerbäcker Johann Georg Kranzler eine kleine Konditorei⁸⁹ an der Friedrichstraße und Kranzler gelang es zum ersten Mal in Berlin, Kaffeehaustische auf die Straße zu stellen.⁹⁰ Dies war bis dahin generell verboten.

Zum Flanieren gehören seit jeher auch die Cafés. „Die Kultur der Kaffehäuser, die in Berlin, im Gegensatz zu den Kneipen, nie dauerhaft heimisch wurde und heutzutage wohl endgültig ihr Leben aushaucht, wurde von Wiener und Schweizer Konditoren hierhergebracht. Im Biedermeier kam Kranzler, in den Gründerjahren der noch erfolgreichere Mathias Bauer, und eröffnete 1878, nach dem Umbau eines Wohnhauses, in dem einmal Wilhelm und Caroline von Humboldt gewohnt hatten, [gegenüber dem Kranzler] ein viel größeres, pompöseres und luxuriöseres Café als das Kranzler, mit Marmortischen [... etc.].“⁹¹

⁸³ Aus dem Reiseführer „Berlin und die Berliner“, Verlag J.J. Weber, Leipzig 1905, S.293-300, in: Michael Bienert (Hrsg.): Berlin – Ein Reiselesebuch, Ellert&Richter Verlag GmbH, Hamburg 2008, S. 61+62

⁸⁴ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 80

⁸⁵ Ebenda, S. 48

⁸⁶ Ebenda, S. 55

⁸⁷ Ebenda, S. 51

⁸⁸ Ebenda, S. 81

⁸⁹ Ebenda, S. 49

⁹⁰ Ebenda, S. 52

⁹¹ Günter de Bruyn. 2004, a.a.O., S. 130



Auf der Südseite der Linden, Ecke Friedrichstraße, befand sich seit 1825 die Konditorei des Wiener Johann Georg Kranzler. Hier und in den anderen Cafés trafen die Flaneure der Stadt auf ihre „Beobachtungsgruppe“, hier wurde diskutiert und hier wurden Pläne geschmiedet. Heute ist dies eine gesichtslose und für die Gäste der Stadt auch enttäuschend langweilige Straßenkreuzung.⁹²

Heute stellt sich den Spaziergängern, Stadterkunderinnen und allen Benutzerinnen und Benutzern der Mittel-Promenade auf der gesamten Strecke eine einzige gesichtslose Kiosk-Situation in den Weg. Ausdruck einer niveaulosen Situation für die Befriedigung von Massentourismus und gleichzeitig beschämend für alle Berliner/innen, die ihren Gästen ihre Heimatstadt zeigen wollen.

Die Bedeutung für den öffentlichen Verkehr

Die Straße Unter den Linden war durch ihre zentrale Lage schon immer auch bedeutend für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Nachdem durch „feine Herrschaften“ sehr massiv versucht wurde, das erste Transportmittel auch für die „kleinen Leute“ zu verhindern, verkehrten hier ab 1846 die ersten „Sechser Omnibusse“, die aus einem von zwei Pferden gezogenen Wagen mit zahlreichen Sitzplätzen und einer Plattform mit Stehplätzen bestanden.“⁹³ „Die Herren saßen auf dem Oberdeck ganz unter sich. Den Damen war das „Betreten der Stiege und die Benutzung der Decksitze aus `Schicklichkeitsgründen´ verboten.“⁹⁴

Schon seit 1894 kreuzte eine Straßenbahnlinie östlich der heutigen Humboldt-Universität die Straße Unter den Linden und da der Kaiser aus ästhetischen Gründen eine Oberleitung ablehnte, wurde zuerst eine recht störanfällige Unterleitung im Straßenpflaster verlegt und 1916 der sogenannte „Lindentunnel“ gebaut.⁹⁵

Ab 1905 wurden die Pferdeomnibusse mehr und mehr von den Motoromnibussen verdrängt⁹⁶ und 1930 fuhren immerhin schon acht Autobuslinien durch die Straße Unter den Linden.⁹⁷ 1905 ließ die Allgemeine Berliner Omnibus AG (ABOAG) die beiden ersten motorisierten Omnibusse hier verkehren.⁹⁸ 1925 erhielten die Decksitze eine Überdachung und so entstand der Doppeldecker-Omnibus.⁹⁹

⁹² vgl. Foto vom Kranzler-Eck, Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 127

⁹³ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 87

⁹⁴ Ebenda, S. 99

⁹⁵ Ebenda, S. 77

⁹⁶ Ebenda, S. 100

⁹⁷ Ebenda, S. 98

⁹⁸ Ebenda, S. 60

⁹⁹ Ebenda, S. 108

Selbstverständlich mussten „die Linden“ auch den Gästen aus aller Welt gezeigt werden und dafür waren um die Jahrhundertwende 1800-1900 „Käse´s Rundfahrten“ die ersten, die Spazierfahrten in der Kutsche anboten.¹⁰⁰

Impulse für eine Automotorisierung

„Der Verkehrslärm, der heutzutage geruhssame Spaziergänge Unter den Linden verhindert, wurde unter anderem dadurch verschuldet, dass man in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts die vorher im verkehrstoten Winkel am Schloss und Lustgarten beginnende Straße durch ihre Verlängerung in östlicher Richtung zur Durchgangsstraße gemacht hatte, zur kürzesten Verbindung zwischen dem Alexanderplatz und Charlottenburg. Vorher hatten die Linden für den von Westen kommenden Verkehr am Lustgarten geendet. Um den Alexanderplatz erreichen zu können, hatte man vor dem Schloss rechts abbiegen und den Weg über die Königs-, die heutige Rathausstraße oder den Mühlendamm nehmen müssen. Nun aber, zu wilhelminischen Zeiten, schlug man durch das mittelalterliche Berlin mit seinen Gassen und Gässchen die breite Schneise der Kaiser-Wilhelm-(heute Karl-Liebkecht-)Straße und öffnete damit, wie man meinte, dem Fortschritt die Tür.“¹⁰¹

1901 begann in Berlin der Automobilbau und Unter den Linden wurde 1913 eine erste Niederlassung der Neuen Automobilgesellschaft (NAG, ein AEG-Tochterunternehmen) eingerichtet. Ein Kritiker berichtete damals über den 63-jährigen AEG-Gründer Emil Rathenau: „Rathenau ist auch nicht mehr der alte. Die Klarheit beginnt ihm zu entschwinden. Er schwärmt für das Auto und seine Zukunft, sieht alle Straßen mit Autos bedeckt und die Pferde von den Lastwagen und Pflügen abgespannt. Kurz, er ist konfus geworden.“¹⁰² „Noch 1902 wettete Kaiser Wilhelm II.: `Solange ich ein warmes Pferd habe, besteige ich einen solchen Stinkkarren nicht“.¹⁰³ Das Automobil war zuerst Luxusgegenstand und Sportwagen, „erst nach 1907 wurden preisgünstige Kleinwagen entwickelt.“¹⁰⁴ Die weitere Geschichte der Automobilisierung ist bekannt, die Straße Unter den Linden hatte daran mit ihren Automobilsalons und Werkstätten (im Geschäftshaus der Daimler-Motoren wurde 1913 z.B. der erste Lastenfahrstuhl Berlins eingebaut¹⁰⁵) einen erheblichen Anteil.

Neuartige Verkehrsregelungen

Die Straßenkreuzung Unter den Linden / Friedrichstraße entwickelte sich zum verkehrsreichsten und chaotischsten Knotenpunkt in Berlin. Das betraf nicht nur den Automobil- und Fuhrwerksverkehr, sondern auch das Fußgängeraufkommen. Wegen der Straßenverengung der Friedrichstraße südlich der Straße Unter den Linden (nur 12 m Breite anstatt der sonstigen 22 m)¹⁰⁶ wurde die 1873 zwei Häuser westlich eröffnete 128 Meter lange „Linden Passage“ oder „Kaiser-Passage“ nicht nur als Einkaufszeile konzipiert, sondern auch, um „den Fußgängerverkehr zwischen der Behrenstraße und den Linden von der [...] Friedrichstraße abzuleiten.“¹⁰⁷

Die Maßnahme reichte nicht aus und so wurde hier 1902 der erste Verkehrspolizist Preußens aufgestellt, um den Verkehr zu regeln. Wegen des Lärms tauschte er bald seine Trillerpfeife

¹⁰⁰ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 91

¹⁰¹ Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 24/25

¹⁰² Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 86

¹⁰³ Ebenda, S. 106

¹⁰⁴ Ebenda, S. 95

¹⁰⁵ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 105

¹⁰⁶ Hans-Werner Klünner, 2011, a.a.O., S. 84

¹⁰⁷ Ebenda, S. 90

gegen eine Trompete aus.¹⁰⁸ 2011 ordnete der Polizeipräsident von Jagow in der südlichen Friedrichstraße ab der Straße Unter den Linden die erste Einbahnstraße Berlins an.¹⁰⁹ Zu diesem Zeitpunkt musste die Polizei noch massiver „für Ordnung sorgen: Acht Polizisten und ein Offizier traten auf, für jede Fahrspur ein Mann. Ein Pfiff aus der Polizeipfeife bedeutete „Achtung“, zwei Pfiffe „Die Fahrtrichtung ist freigegeben.“¹¹⁰

„Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug damals [übrigens] 15 Stundenkilometer.“¹¹¹ „Interessant ist auch, dass man damals auf beiden Fahrdämmen in beiden Richtungen fahren durfte. Der einseitige Richtungsverkehr wurde erst 1927/28 eingeführt.“¹¹²

Die Straßenbeleuchtung

Dass die Straße Unter den Linden auch eine Beleuchtungs-Geschichte aufzuweisen hat, kann man ihr heute an einigen Stellen nicht mehr ansehen: 1826 wurde sie als erste Straße Berlins mit Gas beleuchtet.¹¹³ In dem 1878 eröffneten und über die ganze Nacht geöffneten Café Bauer, und auch das war eine Sensation in Berlin, erstrahlte mit einer von Werner von Siemens erbauten Anlage 1884 erstmals elektrisches Licht in einem Lokal.¹¹⁴ Ab 1888 wurde die Promenade durch 16 an Kettenzügen hängende Lampen beleuchtet und die elektrischen Bogenlampen im Seitenbereich in Betrieb genommen.¹¹⁵ 1892 erfolgte die Aufstellung einer ersten Urania-Säule, einem beleuchteten Uhrenturm mit Weltkugel, Wettervorhersagen und Werbung.¹¹⁶ Im gleichen Jahr erfolgte im Hotel Romé die erste Elektrifizierung eines Hotels ebenfalls in der Straße Unter den Linden. 1935/36 entfernten die Nazis im Zusammenhang mit der Verschmälerung der Mittelpromenade dort die schönen Bogenlampen und ersetzen sie durch Laternen im Biedermeierstil.¹¹⁷ Dass die Geschmacklosigkeiten noch zu überbieten waren, zeigen die heutigen Stableuchten.



Beleuchtung für die Baumwipfel? Die Lampen sind Kunst an der Straße.



Zurzeit werden damit die Abstellanlagen ausgeleuchtet, nicht aber die Gehwege.

¹⁰⁸ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 61

¹⁰⁹ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 92

¹¹⁰ Ebenda, S. 94

¹¹¹ Ebenda, S. 95

¹¹² Hans-Werner Klünner, 2011, a.a.O., S. 78

¹¹³ Winfried Löschburg, 1986, a.a.O., S.12

¹¹⁴ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 58

¹¹⁵ Ab dem 31. August 1888 erstrahlte die gesamte Straße mit elektrischem Licht, aus Hans-Werner Klünner, 2011, a.a.O., S. 86

¹¹⁶ Harald Neckelmann, 2009, a.a.O., S. 81

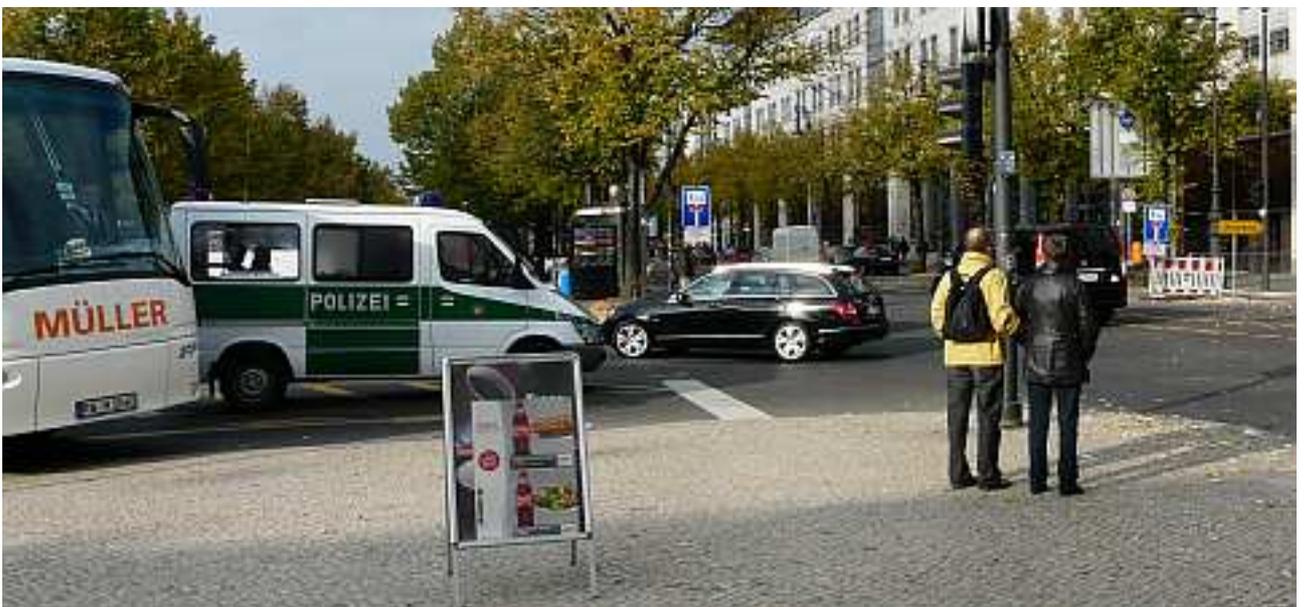
¹¹⁷ Hans-Werner Klünner, 2011, a.a.O., S. 116



Unter den Linden 1902: Das Bürgertum flaniert.



Unter den Linden 1967: Stolz BerlinerInnen zeigen ihren Gästen die Stadt.



Unter den Linden 2010: Passant und Passante sind eher verwirrt.

Flanieren und Marschieren: „Ruhm“ aus „alten Zeiten“

Berlin war einst die wirkliche deutsche Hauptstadt des Flanierens und neben Paris und London wohl auch auf europäischer Ebene herausragend. Und dabei spielten z.B. die Friedrichstraße und auch die Straße Unter den Linden eine wesentliche Rolle. Erst promenierte die Fürsten und Könige, später flanierte das Bürgertum und zwischendurch marschierten die Soldaten. Paris ist mit seinen Flaneuren in die Weltliteratur eingegangen. Dagegen muss gesagt werden, dass die Straße Unter den Linden Dichter und Denker offensichtlich weniger zu dichterischen und schriftstellerischen Höhepunkten animiert hat. Dennoch hat sie, die Prachtmeile Berlins, offensichtlich einige Künstler des Wortes beeindruckt, im positiven, wie auch im negativen Sinne.

Der junge Autor Henri Beyle, der später unter dem Pseudonym Stendhal berühmt wurde, schrieb als Angehöriger der napoleonischen Besatzungsarmee an seine Schwester, „[...] dass Berlin an einer ungepflasterten Straße liege, die schon ein wenig vor Leipzig beginne und so sandig sei, dass man in ihr bis zum Knöchel einsinke. [...] Wie jemand auf die Idee hatte kommen können, eine Stadt inmitten dieses Sandes zu gründen, könne er nicht verstehen.“¹¹⁸

Über den Sand lästerten damals auch Johann Wolfgang von Goethe¹¹⁹ oder Jean Paul, der allerdings hinzufügte, „[...] dass es nur in einer solchen [Sandwüste] Oasen gäbe, und er hatte mit diesen wohl nicht nur die Salons gemeint, [...] sondern auch die Schönheiten [...]“.¹²⁰ E.T.A. Hoffmann erfreute sich dagegen an dem bunten Gemisch von Spaziergängern: „Elegants, Bürger mit der Hausfrau und den lieben Kleinen in Sonntagskleidern, Geistliche, Jüdinnen, Referendare, Freudenmädchen, Professoren, Tänzerinnen und Offiziere.“¹²¹ Und bezeichnete die Straße als „Sammelpunkt des höheren, durch Stand oder Reichtum zu üppigerem Lebensgenuß berechtigten Publikums.“¹²²

Der heute weitestgehend unbekannte Poet F. H. Bothe fasste das Geschehen in seiner „Berliniade“ oder dem sogenannten „Lindenlied“ so zusammen:

„Unter den Akazien
Wandeln gern die Grazien
Und der Mädchen schönste finden
Kannst du immer untern Linden
In Berlin, in Berlin,
Wenn die Bäume wieder blühn. [...]

Untern Linden auf und ab
Wallen Herr´n in Schritt und Trab,
Schöne Herr´n und hübsche Herrchen,
Große Narren, kleine Närrchen,
In Berlin, in Berlin [...].“¹²³

Damit hatte der Dichter die zwei Seiten der preußischen Medaille umrissen, das sehr zivile Flanieren der Mädchen und das Marschieren der Männer, letzteres mit einem Augenzwinkern, oder war`s gar ein kritischer Gedankengang?

¹¹⁸ Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 40

¹¹⁹ Im Mai 1778 als Begleiter seines Fürsten zum ersten und einzigen Mal sechs Tage in Berlin. Immerhin, denn von Friedrich Schillers Besuch 1804 ließ sich noch nicht einmal die Dokumentation einer abfälligen Bemerkung finden.

¹²⁰ Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 40

¹²¹ aus der Erzählung „Ritter Gluck“, zitiert aus: Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 121

¹²² Winfried Löschnburg: Panorama der Straße Unter den Linden. Koehler & Amelang (VOB), Leipzig, 1986, S.14

¹²³ F.H. Bothe im letzten Berliner Kalender von Adolf Heilbronn, zitiert nach Franz Hessel (1880-1941): Spazieren in Berlin, Verlag D. Hans Epstein, Wien und Leipzig, 1929

Ein anderer weltbekannter Mann, der wenig vom Marschieren hielt, war ebenfalls sehr angetan von den Linden. „Mit seinen ‚Briefen aus Berlin‘ gehörte Heinrich Heine zu den Dichtern, die als erste den Namen der Straße in die Welt trugen.“¹²⁴:

„Wirklich, ich kenne keinen imposanteren Anblick, als vor der Hundebücke¹²⁵ stehend nach den Linden hinauf zu sehen. ... Hier drängt sich Prachtgebäude an Prachtgebäude.“¹²⁶ „Ja, das sind die berühmten Linden, wovon Sie so viel gehört haben. Mich durchschauerts, wenn ich denke, auf dieser Stelle hat vielleicht Lessing gestanden, unter diesen Bäumen war der Liebblingsspaziergang so vieler großer Männer... Aber ist die Gegenwart nicht auch herrlich? Es ist just 12 und die Spaziergangszeit der schönen Welt...“¹²⁷

Die Straße Unter den Linden muss damals so schön und kolossal gewesen sein, dass sie die Sinne von gestandenen Mannsbildern auch mitunter verwirrte. Nur zwei Beispiele für sich sehr unterschiedlich entwickelnde Gedankengänge beim Flanieren bzw. Stehen:

„Ja, Freund, hier unter den Linden
Kannst du dein Herz erbaun,
Hier kannst du beisammen finden
Die allerschönsten Fraun.

Sie blühn so hold und minnig
Im farbigen Seidengewand;
Ein Dichter hat sie sinnig:
Wandelnde Blumen genannt.“

(Heinrich Heine, 1822)¹²⁸

„Bist endlich da! Gott sei´s geklagt,
Hast lange warten lassen;
Nun lehrt uns wieder, unverzagt
Den Feind beim Schopfe fassen,

Den Feind in Ost, den Feind in West,
Die Feinde drauß und drinnen,
Zerreiß die Netze dicht und fest,
Womit sie uns umspinnen.“

(Theodor Fontane, 1851)¹²⁹

Diese beiden Zitate zeigen auch das Spannungsfeld zwischen dem Spaß am Gehen, dem eher spielerischen Sehen und Gesehen werden mit der Zurschaustellung der königlichen Prominenz, des Bürgertums und auch des Militärs im 19. Jahrhundert. Eine Verbindung zwischen diesen An- und Aussichten schrieb ein prominenter Gast aus dem dänischen Königreich in sein Tagebuch, Hans-Christian Andersen:

„Schnurgerade Straßen, Palast an Palast,
Man wird müde vom Gehen
Und von der Hast,
Hübsche Soldaten – und gleich bei dem ersten
Spürte ich einen Stich im Herzen,
Und mir entfuhr´s: „Was für ein Körper, welche Bein!

¹²⁴ Wolfgang Feyerabend: Spaziergänge durch Fontanes Berlin, Arche Literatur Verlag AG, Zürich-Hamburg, aktualisierte Neuausgabe 2008, S. 48. Der Dank der Stadt ist ein unauffälliges und bescheidenes Denkmal auf der Nordseite der Straße Unter den Linden zwischen der Humboldt-Universität Berlin und der Neuen Wache, welches in kaum einem Reiseführer Erwähnung findet. Dagegen ist das

protzige Denkmal Friedrich des Großen ein paar Meter entfernt kaum zu übersehen.

¹²⁵ Die hölzerne Brücke über den Cöllner Stadtgraben, die heutige Liebknechtbrücke, hieß damals allgemein „Hundebücke“. Die später steinerne „Schloßbrücke“ im Volksmund wegen der acht Figurengruppen „Puppenbrücke“ genannt, zu DDR-Zeiten eine kurze Zeitspanne „Marx-Engels-Brücke“ und heute wieder „Schlossbrücke“.

¹²⁶ Heinrich Heine: Unter den Linden (Auszug aus den „Briefen aus Berlin“, 1822), aus: Ders. Sämtliche Schriften, Ullstein Verlag Frankfurt/M.-Berlin-Wien 1981, Bd. 3, S.13-17, in: Michael Bienert (Hrsg.): Berlin – Ein Reiselesebuch, Ellert&Richter Verlag GmbH, Hamburg 2008, S.32. Heine meinte mit diesem Ausspruch allerdings weniger die Promenade, sondern das Forum Fridericianum oder auch Friedrich Forum bzw. im Volksmund auch Linden-Forum.

¹²⁷ ebenda, S.34

¹²⁸ ebenda

¹²⁹ Theodor Fontane, 1. Strophe des „Alten Fritzen“ aus Anlass der Enthüllungsfeier des Denkmals Friedrich II. Unter den Linden am 31. Mai 1851, aus: Wolfgang Feyerabend, 2008, a.a.O., S. 46

Oh, mein Gott, so stattlich und fein!“¹³⁰

Von ihm stammt auch das geflügelte Wort: „Ging unter den Linden mit Gelüsten.“¹³¹

Heinrich Heine war als „kein sonderlicher Freund des Militärwesens“ in der Seele gespalten. Zwar sah er „hier und da ein aufgeblasenes, dummstolzes Aristokratengesicht aus der Menge hervorglotzen“, doch waren auch für ihn die meisten preußischen Offiziere „schöne, kräftige, rüstige, lebenslustige Menschen“ und ein erfreulicher Anblick.¹³²

Ein ausnahmsweise einmal nicht zugereister Urberliner verfolgte das Geschehen eher nüchterner und mitunter auch sarkastisch - Walter Mehring:

„Die Linden lang! Galopp! Galopp!
Zu Fuß, zu Pferd, zu zweit!
Mit der Uhr in der Hand, mit'm Hut auf'm Kopp
Keine Zeit! Keine Zeit! Keine Zeit!
Man knutscht, man küßt, man boxt, man ringt,
Een Pneu zerplatzt, die Taxe springt!
Mit eenmal kracht das Mieder!“¹³³

Wenig später war es mit dem lustigen „Galopp! Galopp!“ bekanntlich auch schon vorbei, auch auf der Straße Unter den Linden. Der 1847 am Pariser Platz zur Welt gekommene Max Liebermann kommentierte den aus seinem Fenster beobachteten nächtlichen Fackelzug der braunen Horden durch das Brandenburger Tor am 30. Januar 1933 (Ernennung Adolf Hitlers zum Reichskanzler) drakonisch: „Ick kann ja nich so ville fressen, wie ick kotzen möchte.“¹³⁴

In den späten dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts wurden die Linden als Flaniermeile weniger genannt, war sie doch auch schon zu einer „Aufmarschmeile“ und Autostraße durch die Nazis umgebaut (1934) „Die Zeiten für Berliner Spaziergänge sind der frühe Morgen und der späte Nachmittag. Die Gelegenheiten sind die Wege längs der Kanäle, die Parks, die Berliner Altstadt und die Vororte.“¹³⁵ Die euphorische Erstnennung der Straße Unter den Linden unterblieb.

In den Jahren der Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik war die Straße wiederum beliebt unter einheimischen Spaziergängerinnen und Spaziergängern und auch unter Gästen, wurde aber immer wieder auch als Aufmarsch- und Paradestraße genutzt. Die bekannte Schriftstellerin Christa Wolf hatte eine „ganz normale“ Beziehung zur Prachtmeile: „Unter den Linden bin ich immer gerne gegangen. Am liebsten, du weißt es, allein. Neulich, nachdem ich sie lange gemieden hatte, ist mir die Straße im Traum erschienen.“¹³⁶ Und sie berichtete von ganz alltäglichen und doch geheimnisvollen Begebenheiten.

Waren auch die literarischen Ergüsse über das Flanieren Unter den Linden in der Regel nicht auffallend qualitativ, so inspirierte die Straße immerhin zahlreiche Schriftsteller zu Werken der Weltliteratur, so z.B. Heinrich Mann, bezeichnenderweise zu seinem Roman „Der Untertan“. Seine

¹³⁰ Hans Christian Andersen, Tagebuchaufzeichnung von seinem Berlin-Besuch im Juni 1831, aus: Michael Bienert: Hans Christian Andersen bekommt einen Orden, in: Michael Bienert (Hrsg.): Berlin – Ein Reiselesebuch, Ellert&Richter Verlag GmbH, Hamburg 2008, S. 37

¹³¹ Hans Christian Andersen, in: Michael Bienert, Hamburg 2008, S. 39

¹³² Heinrich Heine: Unter den Linden (Auszug aus den „Briefen aus Berlin“, 1822), aus: Günter de Bruyn, 2004, a.a.O., S. 28

¹³³ Walter Mehring (29.4.1896 in Berlin-1981) in seinem Gedicht „Heimat Berlin“, aus: Berlin Potsdam, Baedeker, Allianz Reiseführer, Karl Baedeker Verlag, Ostfildern 2010, S. 314

¹³⁴ 1847-1935, Wolfgang Feyerabend, 2008, a.a.O., S. 88

¹³⁵ Walther Kiaulehn: „Spaziergänge durch Berlin“, aus „Lesebuch für Lächler“, Rowohlt Verlag, Berlin 1938, S. 215-222, in: Michael Bienert (Hrsg.): Berlin – Ein Reiselesebuch, Ellert&Richter Verlag GmbH, Hamburg 2008, S. 101

¹³⁶ Christa Wolf: Unter den Linden. Drei unwahrscheinliche Geschichten. Aufbau-Verlag, Berlin und Weimar, 4. Aufl. 1979

direkte Äußerung war allerdings knapp: „[...] die Straße Unter den Linden [...] hat bis zuletzt meine Ehrfurcht erregt.“¹³⁷

Der wohl berühmteste Ausspruch über die „altbewährte Promenade der Lebensfreude“¹³⁸ ist wiederum von Heinrich Heine, gerichtet an eine Dame, die er am Abend zuvor näher kennenzulernen die Freude hatte:

„Blamier´ mich nicht, mein schönes Kind,
Und grüß mich nicht unter den Linden.“¹³⁹



Heinrich Heine Denkmal, Unter den Linden¹⁴⁰

Ein kurzer Spaziergang:

Die Flaniermeile ist nur eine Meile lang

Eine Meile ist nach der ursprünglichen Bedeutung im Römischen Reich definiert als „Tausend Doppelschritte“, wobei jeweils zwei aufeinanderfolgende Schritte als ein Doppelschritt mit jeweils fünf Fußlängen gemeint waren. Sie hat umgerechnet in unsere derzeitige Maßeinheit eine Länge von 1,48 Kilometern. Heute wird der Begriff auch verwendet für einen nicht näher festgelegten Wegeabschnitt mit einem zentralen Thema oder Anliegen, z.B. Kulturmeile, Einkaufsmeile, Festmeile, usw. Die Flaniermeile der Straße Unter den Linden ist etwas ganz Besonderes, sie ist zwischen dem Brandenburger Tor und der Schlossbrücke mit 1,39 Kilometer Länge auch ziemlich genau eine römische Meile lang!¹⁴¹

¹³⁷ Fortsetzungsartikel aus den 1960er Jahren in den Berliner Illustrierten: Das war und ist Berlin.

¹³⁸ Franz Hessel (1880-1941), 1929, a.a.O.

¹³⁹ z.B. Heinrich Heine: Und grüß mich nicht unter den Linden, Heinrich Heine Gedichte, kommentiert von Elke Schmitter, Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH&CO KG, München, 2003

¹⁴⁰ von Waldemar Grzimek 1955, Original seit 1958 im Volkspark am Weinberg, Neuguss 2002 im „Kastanienwäldchen“ Unter den Linden zwischen der Humboldt-Universität und der neuen Wache

¹⁴¹ Winfried Löschburg, 1986, a.a.O., S.13