

Die Kirche abreißen und umsetzen

„Der Montag Morgen“
vom 13. Februar 1928

In dieser Ausgabe stellt ein Ingenieur namens E. Schumann die Forderung: Es gibt nur eine Möglichkeit, das Verkehrschaos auf dem Auguste-Viktoria-Platz zu beheben, nämlich die „Gedächtniskirche“ zu beseitigen und in einen anderen Teil der Stadt zu verlegen. Dieser interessante Beitrag ist leider über zwei Zeitungsseiten erschienen und lässt sich weder scannen, noch kopiermäßig im Original hier darstellen. Er erscheint darum abschriftlich - damit ein lange Geschichte:

„Fort mit der Gedächtniskirche!“

Der Verkehr an dem Brennpunkt des Berliner Westens hat beängstigende Maßstäbe angenommen. In den Hauptverkehrsstunden und bei Regenwetter ist in dem Kreisabschnitt Romanisches Café - Capitol - Gloriapalast kein Vorwärtskommen mehr. Die Breite der Fahrbahn ist völlig unzureichend. Von Meter zu Meter müssen die Autos minutenlang warten. Es gibt nur ein einziges Mittel zur Abhilfe: Die Beseitigung der Gedächtniskirche und ihre Verlegung nach einem anderen Teil der Stadt. Der MM stellt diesen Gedanken hiermit zur öffentlichen Diskussion.

Der Berliner Verkehr entwickelt sich rapide! Es ist kaum übertrieben, zu sagen, daß man fast von Tag zu Tag beobachten kann, wie die Verkehrsdichte zunimmt. Und trotz der Bemühungen des City-Ausschusses, die Friedrichstadt wieder zum Mittelpunkt des Berliner Lebens zu machen, bleibt ganz unverkennbar, daß der Zug nach dem Westen sich durch nichts aufhalten läßt.

Im Herzen, im Brennpunkt dieser neu entstandenen Westcity, liegt der Kaiserin-Augusta-Platz (Anmerkung: das ist falsch, der Platz hatte den Namen „Auguste-Viktoria-Platz“), mit der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in der Mitte. Rund um die Gedächtniskirche herum gruppieren sich die modernen Geschäfts- und Vergnügungsbetriebe. Rund um die Gedächtniskirche herum - diesmal rein wörtlich gemeint - führt aber auch fast der gesamte Kraftwagenverkehr zum Westen. Wenn auch noch keine verbindliche Verkehrszählungen aus dem Jahre 1926 vorliegen, so läßt sich doch auf Grund der früheren Zählungsergebnisse annähernd genau schätzen, wieviel Fahrzeuge diesen Korso täglich gezwungenermaßen mitmachen müssen. In der Abbildung 1 sind die ungefähren Ziffern der hier in der Zeit von 7 bis 19 Uhr in beiden Richtungen verkehrenden Fahrzeuge angegeben. Fast 90 Prozent aller Fahrzeugarten entfallen auf Automobile. Die restlichen 10 Prozent sind Straßenbahnen, Pferdefuhrwerke und Radfahrer.

Um diesem gewaltigen Verkehr auch nur einigermaßen gerecht zu werden, hat man sich schon vor mehr als Jahresfrist gezwungen gesehen, den Kreisverkehr einzuführen. Diese Lösung würde sich zweifelsohne ausgezeichnet bewähren, wenn der Kreisfahrdamm breit genug wäre, um die aus allen Zufahrtsstraßen kommenden Automobile reibungslos aufnehmen zu können. Wie die Entwicklung der letzten Wochen (die übrigens vorauszuahnen war) aber gezeigt hat, reicht die Breite der Fahrbahn um die Gedächtniskirche herum an bestimmten Tages- und Abendzeiten auch nicht annähernd mehr aus, um den enormen Automobilverkehr zu bewältigen. In gewissen Abendstunden, sowie bei Regenwetter, wenn viele Taxis benutzt werden, ist es am schlimmsten. Um von der Budapester Straße in den Kurfürstendamm zu gelangen, braucht man da oft 10, 12, ja 15 Minuten. Die Autos können nur zentimeterweise vorrücken, alles ist hoffnungslos verstopft. Aber auch den Fußgängern bietet diese Verkehrsregelung keinen Vorteil mehr. Das Kreuzen der Hauptverkehrsstraßen am Platz selbst ist fast unmöglich oder aber mit ständiger Lebensgefahr verbunden.

Wodurch diese unerträglichen Zustände hervorgerufen werden, ist nicht unklar. Ihre Ursache liegt in den Eigenarten des Kreisverkehrs selbst. Liegt an irgendeiner Stelle ein Fahrzeug fest oder ist ein Zusammenstoß erfolgt, so muß in demselben Augenblick zwangsläufig der gesamte Verkehr, nicht nur in dem Kreise selbst, sondern auch in allen Zufahrtsstraßen stocken. Im Augenblick sind Hunderte von Autos festgekeilt, können weder vor- noch rückwärts. Erst muß das Hindernis beseitigt werden. Und das wieder ist mangels ausreichender Bewegungsfreiheit meist mit übergroßen Schwierigkeiten verknüpft.

Wie katastrophal diese Verhältnisse gerade an der Gedächtniskirche liegen, beweist die in der Abbildung 2 gegebene Darstellung. Es soll angenommen werden, daß irgendeine Premiere im Capitol oder im Ufa-Palast am Zoo stattfindet. Alle anfahrenden Autos müssen nun durch die enge, zwischen Capitol und Kirche gelegene Passage hindurch, im übrigen aber auch die Autos, die in den Kurfürstendamm, die Kant-, Hardenberg-, Ranke- und Tauentzienstraße wollen. Rechnet man, daß die anfahrenden Autos nur die Hälfte jeder Zufahrtstraße füllen, so ergibt sich das folgende: Die

Gesamtbreite des Fahrdammes in den Zufahrtstraßen Hardenberg-, Kant-, Ranke-, Tauentzien- und Budapester Straße sowie Kurfürstendamm beträgt etwa 60 Meter. Die Breite des Fahrdammes zwischen Capitol und Kirche dagegen beträgt nur etwa 10 Meter. Wenn nun - was keineswegs selten vorkommt - ein großer Teil der aus den Zufahrtstraßen kommenden Fahrzeuge zum Capitol oder Ufa-Palast wollen, ist es ganz unvermeidlich, da die Gesamtbreite der anfahren den Wagen viel größer ist als die Breite des Fahrdammes, daß also der Kreisverkehr ins Stocken gerät und eine langdauernde Verkehrsstörung entsteht. In Abbildung 2 ist dieses Mißverhältnis zwischen der Kapazität der Zufahrtstraßen und der Durchfahrtstraße graphisch dargestellt. Die Abbildung läßt sogar noch unberücksichtigt, daß ja nicht einmal die ganze Breite des Fahrdammes in der engen Passage zur Verfügung steht. Denn die am Bürgersteig haltenden Fahrzeuge beanspruchen ja auch noch einmal annähernd 2 Meter Fahrbahn für sich. Es ist also klar: so geht es nicht mehr weiter.

Mit welchen Mitteln kann durchgreifend Abhilfe geschaffen werden?

Theoretisch wäre es vielleicht möglich, die Fahrbahn auf Kosten des Bürgersteiges um 2 bis 3 Meter zu verbreitern. Aber erstens würde dadurch der Bürgersteig zu schmal. Und zweitens hätte man auch dadurch das Übel noch keineswegs bei der Wurzel gefaßt. Denn auch eine Verbreiterung um 2 Meter würde das Mißverhältnis zwischen der Kapazität der Anfahrtsstraßen und der Durchfahrtsstraße nicht beseitigen, besonders wenn man an die Zukunft denkt.

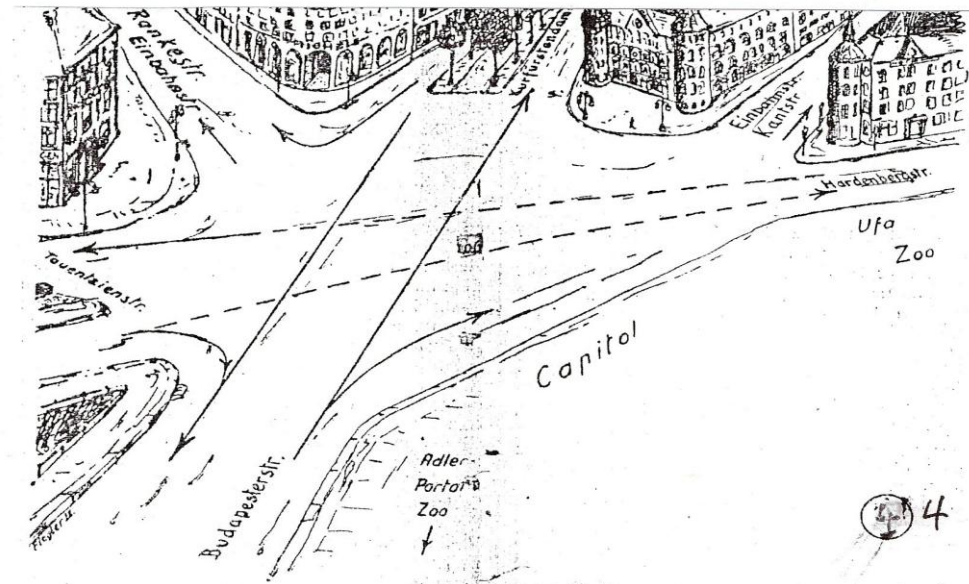
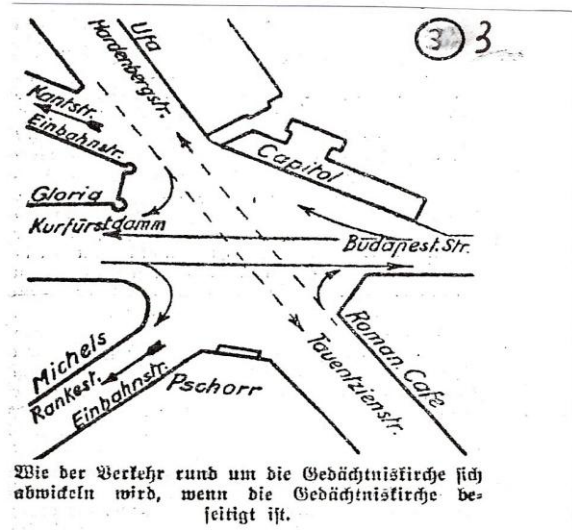
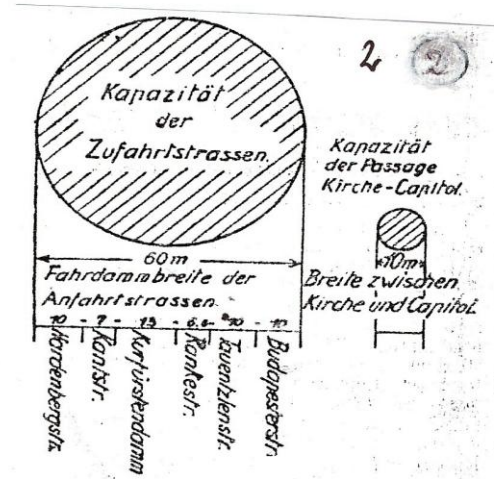
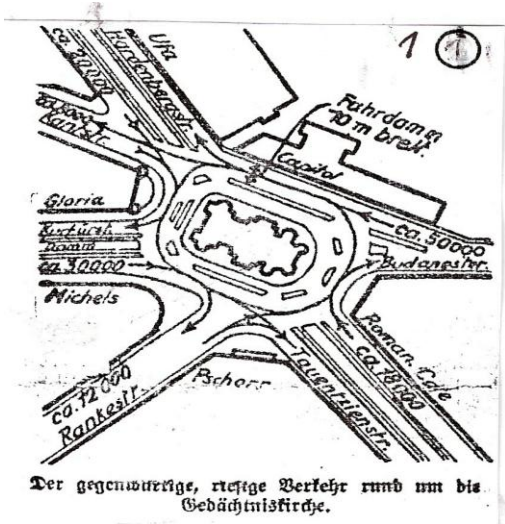
Ferner erwägt man eine Untertunnelung des Platzes. Sie würde, ganz abgesehen von den ungeheuren Kosten, schon wegen der bereits darunter durchführenden Untergrundbahn kaum möglich sein. Außerdem würden die Tunnelleingänge und -ausgänge so viel Platz in den Zufahrtstraßen versperren, daß man die Misere nur dorthin verlegen, nicht beseitigen würde. Dasselbe gilt von brückenartigen Überführungen, sei es für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr.

Somit bleibt als einziger Ausweg, daß man für das eigentliche Hindernis, die Gedächtniskirche, einen anderen, würdigeren Platz sucht, um die Straßenfläche ungeschmälert ihrem dringendsten Bestimmungszweck, dem Verkehr, zuzuführen. Ohne Zweifel läßt sich im Tiergarten oder an dem der Halenseer Brücke zugekehrten Teil des Kurfürstendamms leicht ein geeigneter Platz zum Wiederaufbau der Gedächtniskirche schaffen. Die Kosten aber, für den Ab- und Wiederaufbau werden geringer sein, als die Anlage unterirdischer Tunnels, für die man obendrein noch gewaltige Be- und Entlüftungsanlagen bauen müßte. Und sie werden geringer sein, als die Anlage weitläufiger Umgehungsstraßen mit Durchbrüchen, Entschädigungen für Abbrüche, Geländeenteignung usw.

Wie klar und einfach sich nach der Beseitigung der Gedächtniskirche der Verkehr an diesem wichtigsten Knotenpunkt Berlins abwickeln würde, zeigt die Abbildung 3. Es geht aus ihr hervor, daß man dann eine Kombination von Durchgangs- und Kreisverkehr schaffen könnte. Durchgangsverkehr von der Budapester Straße sowie von der Tauentzien- zur Hardenbergstraße, Kreisverkehr für die Fahrzeuge, die vom Kurfürstendamm in die Rankestraße oder von der Tauentzien- in die Budapester Straße abbiegen wollen. Kant- und Rankestraße würden dann zweckmäßig in Einbahnstraßen umgewandelt, und zwar derart, daß man nur vom Platz aus in diese Straßen einbiegen kann. Plötzlich wäre massenhaft Platz für die Erfordernisse der Gegenwart wie der Zukunft. Mit einem Schlag wäre die ganze Misere gelöst.

Wir unterschätzen nicht, daß an der Gedächtniskirche Gefühlswerte hängen, die an sich gewürdigt werden müssen. Niemand wird wünschen, den Gläubigen, die die Gedächtniskirche zu benützen pflegten, weh zu tun. Aber es ist in Betracht zu ziehen, daß die Gedächtniskirche, so riesig sie ihren äußeren Maßen nach erscheint, im Innern doch nur einen verhältnismäßig geringen Fassungsraum hat. Es ist ferner in Betracht zu ziehen, daß ihre Hauptpopularität daher rührt, daß sie als Stätte für Privatgelegenheiten bevorzugt wird, so z. B. für Trauungen, die man ebenso gut beispielsweise im Dom abhalten könnte. Auch ist ja nicht beabsichtigt, der Gemeinde ihre Kirche einfach wegzunehmen, sondern sie soll eine neue erhalten, nur an einem anderen Platz. Die Gefühlsmomente sollen also voll berücksichtigt werden; und es ist auch keineswegs ein Novum, daß selbst eine Kirche den Zeiterfordernissen Rechnung tragen mußte. So haben wir erst vor wenigen Jahren erlebt, daß man die Bollekirche in Moabit in ein Kino verwandelte und die Kirche in der Klosterstraße wird, wie bekannt, nicht nur als Gotteshaus für die französische Gemeinde, sondern auch als Theater benützt. Wenn die Entwicklung der Großstadt und die Sicherheit des Verkehrs es gebieterisch verlangen, darf also auch mit dem Abbruch und der Verlegung einer Kirche nicht gezögert werden. Fort demnach mit der Gedächtniskirche! Ihre Beseitigung ist das einfachste, durchgreifendste und billigste Mittel, die Verkehrsmisere des Berliner Westens zu beseitigen.

Ing. E. Schumann“



Der Kaiserin-Augusta-Platz nach Beseitigung der Gedächtniskirche.

Der „Montag Morgen“-Verlag schreibt am 14. Februar 1928 an Pfarrer Mauff von der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirchengemeinde und bittet ihn, in einer der nächsten Ausgaben des „Montag Morgen“ sich zu diesen Ideen zu äußern.
 Kurzer Vermerk auf diesem Schreiben: „fernmündlich abgelehnt, 16.2.28 Mauff“

(Akte Vorgänge zur Kirche und Platz 1928-1941)