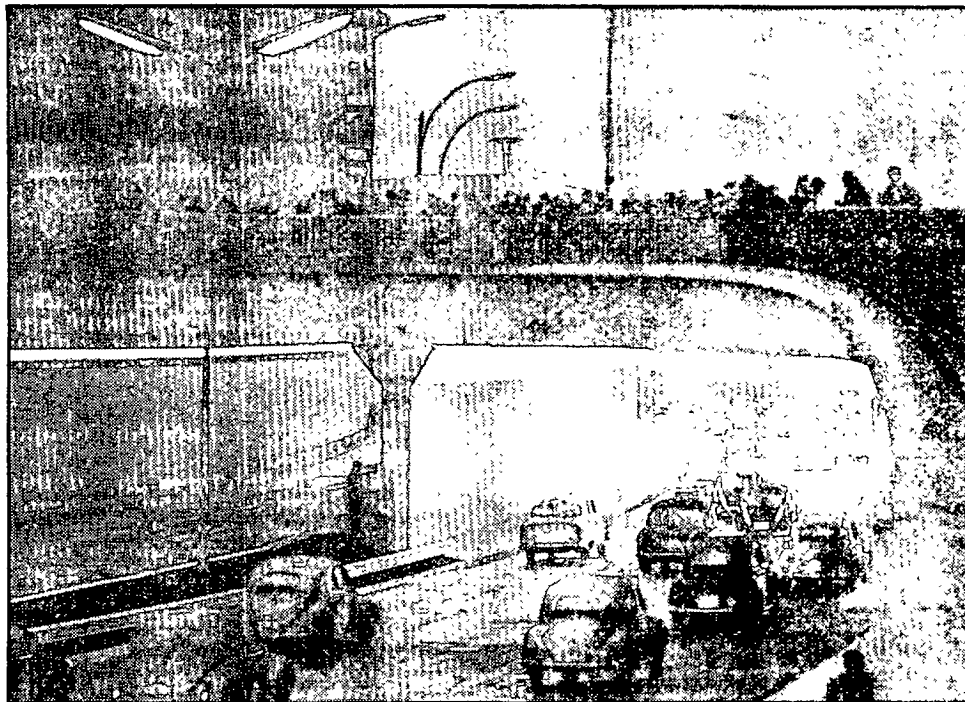


STADTAUTOBAHN

Dreispurig durch Berlin

Nach einem Terminkalender, der die Mitglieder der deutschen Studiengruppe jeden Tag von 9 bis 18 Uhr beanspruchte, wallfahrteten sieben Westberliner Straßenbau-Fachleute zu den Attraktionen der amerikanischen Super-Autobahnen. Sie fuhrten über die acht- und zehnbahnigen Freeways, die sich ober- und unterirdisch durch die Großstädte ziehen, fotografierten die großzügigen Nebenfahrbahnen, über die sich Autofahrer mit hoher Geschwindigkeit in den fließenden Verkehr einschleusen können, und studierten die Pfeiler-Konstruktionen, auf denen die Autobahnen in zehn Meter Höhe in dicht besiedelte Gebiete geführt werden.

Vor dem Rückflug nach Deutschland, wo die Straßenbauer die Reise-Eindrücke, Tausende von Photos und Skizzen alsbald zu verwerten gedachten, fragte ein amerikanischer Straßen-Architekt die Gäste:



Tunnelstrecke der Berliner Stadtautobahn: Vorbild für amerikanische Straßenbauer

„Weshalb“ sind Sie eigentlich zu uns gekommen? Die deutschen Autobahnen waren doch nach dem Kriege die besten Studien-Objekte für uns Amerikaner.“

Als Baudirektor Friedrich Furlinger, Leiter der Studiengruppe und der Abteilung Stadtplanung im Westberliner Bau-senat, dem Amerikaner erklärte, die deutschen Stadtplaner müßten nunmehr daran-gehen, das Autobahnnetz in die Großstädte hinein zu verlängern, sagte der Highway-Bauer: „Dann werden wir wohl in zehn Jahren zum Gegenbesuch nach Deutschland fahren und uns erneut darüber informieren müssen, wie die modernsten Schnellstraßen zu bauen sind.“

Fast auf den Tag genau ein Jahr nach diesem Gespräch — die Berliner waren im Winter 1957 in Amerika gewesen — konnte der Westberliner Senator für Bau- und Wohnungswesen den ersten Teilabschnitt des „Stadtrings Berlin der Bundesautobahn“ dem Verkehr eröffnen: eine zwei Kilometer lange, sechspurige kreuzungs-freie Prachtstraße (Baukosten: 34 Millionen

Mark), die den Hohenzollerndamm unter dem Kurfürstendamm hinweg mit der Halenseestraße am Funkturm verbindet (siehe Zeichnung). In mehreren Etappen soll diese „erste deutsche Stadtautobahn“ zu einem innerstädtischen Autobahnnetz von 100 Kilometern Gesamtlänge gestreckt werden, wofür die Stadt Berlin nach einer groben Schätzung rund eine Milliarde Mark aufbringen muß.

Schon jetzt gelten der Berliner Straßenbau-plan und der fertiggestellte Bauabschnitt als vorbildliches Beispiel für den Stadtautobahnbau in Deutschland. In den vergangenen Wochen diente die eröffnete Teilstrecke Stadtplanern und Straßenbauern aus der Bundesrepublik als Studien-Objekt, das vorerst kostspielige Informationsreisen nach den USA überflüssig macht.

Die Berliner Verkehrs-Experten können den aus der Bundesrepublik anreisenden Sachverständigen tatsächlich eröffnen, daß man die amerikanischen Schnellstraßen-Vorbilder in Deutschland nicht einfach blindlings nachbauen durfte. „Schon drüben war uns klargeworden“, berichtete Baudirektor Werner Leopold, Leiter des

brauchten sie bei ihrer Planung auf die geringe Zahl von Autobussen oder Straßenbahnen ebensowenig Rücksicht zu nehmen, wie auf die wenigen Fußgänger. In der ersten Teilstrecke der Berliner Stadtautobahn mußten demgegenüber Halte-häfen für Autobusse der „Berliner Ver-kehrsbetriebe“ ausgespart werden.

Längere Überlegungen forderte den Ber-liner Straßenbauer die Frage ab, wie breit sie ihre Stadtautobahn anlegen soll-ten. Es stand von vornherein lediglich fest, daß sie, wie die Reichsautobahn, mit zwei getrennten Fahrbahnen für den Kraftver-kehr ausgestattet werden müßte. (Fuß-gänger, Rad- und Mopedfahrer dürfen das Schnellstraßenband nicht benutzen.)

Die amerikanischen Highways für den Überlandverkehr sind nicht, wie die deut-schen Autobahnen, nach einem starren Prinzip überall gleich breit angelegt. Für den Verkehr in siedlungsarmen Gebieten genügen je eine Fahrspur in jeder Rich-tung; je näher sich aber die Super-Auto-bahnen an eine Großstadt heranschieben, desto breiter wird die Fahrbahn. In Stadt-nähe weiten sich die Schnellstraßen schließ-lich auf sechs, acht, zehn Fahrspuren (in jeder Richtung) aus.

Für die Stadtautobahnen hat sich in den USA als praktischer Mittelwert eine Fahrbahnbreite von 10,68 Metern — auf-geteilt in drei Fahrspuren — in jeder Richtung eingebürgert*. Drei Fahrspuren von zusammen 10,50 Meter Breite befan-den die Berliner Straßenplaner schließlich als angemessen für deutsche Verhältnisse. Da die Verkehrsdichte in Berlin bei weitem nicht an das Autogewühl in Amerikas Großstädten heranreicht, können die Ber-liner ihr Schnellstraßen-System zu Recht als „großzügig“ vorstellen.

Allerdings hätten die Berliner schon aus finanziellen Gründen vorgezogen, ihre Stadtautobahn* nicht so breit anzulegen. Berechnungen hatten nämlich ergeben, daß eine Fahrbahnbreite von 9 bis 9,75 Meter für deutsche Verhältnisse genügen müßte, wenn man die amerikanischen Erfahrungswerte und die vergleichsweise geringere Verkehrsdichte in Deutschland zugrunde legt. Baudirektor Leopold: „Wir müssen aber mehr Luft einkalkulieren, weil die Zu-sammensetzung des Verkehrs und die Ver-kehrsdisciplin in Deutschland anders sind.“

Die amerikanischen Automobilisten re-spektieren die weißmarkierten Leitlinien der einzelnen Fahrspuren strikt: Sie ver-suchen stets in derselben Fahrspur zu bleiben, so daß auf den amerikanischen Autobahnen links wie auch rechts über-holt werden kann. Außerdem gleichen sich die Fahrgenschaften der amerikanischen Wagen — Höchstgeschwindigkeit und Be-schleunigungsvermögen — stärker als die Fahrwerte der Fahrzeuge auf den deut-schen Autobahnen, auf denen Kabinen-roller, Kleinwagen, viellittrige Limousinen, Sportwagen und Lkw einander behindern.

Der erste Zwei-Kilometer-Abschnitt der Berliner Stadtautobahn, bei dessen Bau die Straßenbauer alle derartigen Überlegun-gen berücksichtigten, ist freilich noch zu kurz, als daß er den Verkehrsexperten zu richtungweisenden Untersuchungen dienen könnte. Am südlichen Abschnitt endet die Straße vorerst abrupt unter einer Brücke; der gesamte Schnellstraßenverkehr muß über eine Abfahrtrampe, die später nur dem Abbiegeverkehr dienen soll, in den normalen Stadtverkehr eingefädelt werden. Da dort Fußgänger den Fahrzeugstrom kreuzen, kommt es gelegentlich zu Stauun-gen, die einige Berliner Tageszeitungen zu einer Generalkritik an dem Stadtring-Projekt veranlaßten: „Verstopfte Schnell-straße“ („Der Tagesspiegel“), „Chaos auf dem Stadtring“ (Berliner „Bild“-Ausgabe).

* Fahrbahn der Reichsautobahn: 7,50 Meter.

Äfflinge und Heldlinge

Ein mit den Worten „Dein getreuer Freund und Bruder Fra Georg ONT“ unterzeichneter Brief aus dem Jahre 1932 schließt mit dem Postskriptum: „Du warst einer unserer Ersten Anhänger u. Tempelisen! Weißt Du, daß Hitler einer unserer Schüler ist. Du wirst es noch erleben, daß er u. dadurch auch wir siegen u. eine Bewegung entfachen werden, die die Welt erzittern macht.“ Dieser Brief wurde von einem Mann namens Lanz in Karlsruhe geschrieben und an einen „Freund und Bruder Aemilius“ in Mödling bei Wien abgesandt.

Fra Georg ONT (Abkürzung aus „Der Orden des Neuen Tempels“) alias Dr. Georg Adolf Josef Lanz von Liebenfels, mit bürgerlichem Namen Adolf Lanz aus Wien-Penzing, hat recht behalten. Als „der Mann, der Hitler die Ideen gab“ wird Lanz jedenfalls in der kritischen Biographie eines jüngeren österreichischen Psychologen porträtiert*, die kürzlich erschienen ist. Der Leiter des Wiener Instituts für Politische Psychologie, Dr. Wilfried Daim, gab seinem Buch den Untertitel: „Von den religiösen Verirrungen eines Sektierers zum Rassenwahn des Diktators“. Dieser Untertitel schon kennzeichnet, was der Lanz-Biograph nachzuweisen versucht: daß nämlich Adolf Hitler einen gewichtigen Teil seiner Arier-Ideologie von Adolf Lanz bezogen hatte.

„Bei dem Namen Jörg (Georg) Lanz von Liebenfels stimmt fast nichts“, erklärt Wilfried Daim. Sein Studienobjekt, der am 19. Juli 1874 als Sohn eines Lehrers geborene Adolf Lanz, erhielt den Klosternamen Georg, als er mit neunzehn Jahren in das Zisterzienser-Stift Heiligenkreuz eintrat. Seine Mitnovizen und die Patres nannten ihn österreichisch-mundartlich „Schurl“.

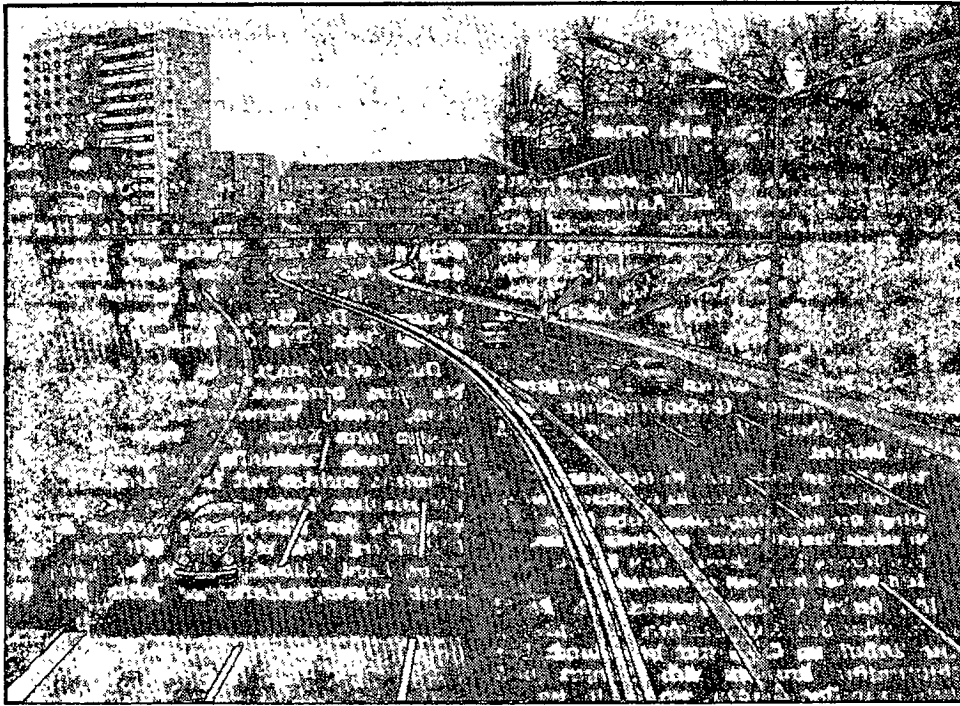
Im Kreuzgang des Klosters fand der Novize Lanz eine Grabplatte, die er zum Grundsymbol seiner später ausgebauten Ideologie und Lehre gemacht haben soll. Der Stein zeigt die Reliefplastik eines mittelalterlichen Fürsten mit wenig ansprechenden Zügen, der mit der rechten Hand auf eine Art Höllentier unter seinen Füßen weist.

Die Plastik stellt einen von abwegigen Trieben beherrschten Sohn Leopolds VI. von Österreich dar, Heinrich den Grausamen, der niemals auf den Thron kam. Lanz sah in dem Steinbild den Übermenschen und in dem Höllentier die zur Unterwerfung, Versklavung, nötigenfalls Ausmerzung bestimmte Unterkreatur.

Schon im Kloster hat Lanz das Prinzip seiner Neutempler-Lehre aufgestellt: Das Dogma von den Blonden oder „Asingen“ (vom germanischen Göttergeschlecht der Asen abstammend), den „Heldlingen“ oder „Arioheroikern“, den Edlerrassigen, die über die „Tschandalen“, „Äfflinge“, „Schädlinge“ oder „Schrätlinge“ zu herrschen hätten. Wie das Wort „Arier“ kommt das Wort „Tschandale“ aus falsch angewandten Begriffen der indischen Kastenlehre.

Nach dem Erlebnis eines Traumgesichts, in dem Lanz das Zeichen seiner Auserwähltheit sah, will er die Klosterbrüderschaft von Heiligenkreuz verlassen haben. Biograph Daim aber hält es für möglich, daß die Liebe zu einer Frau im Spiel war. „Der Lüge der Welt ergeben und von fleischlicher Liebe erfaßt“ — heißt es

* Wilfried Daim: „Der Mann, der Hitler die Ideen gab“, Isar Verlag, München; 288 Seiten; 19,80 Mark.



Berliner Stadtautobahn: Beispiel für deutsche Städteplaner

Die Berliner Straßenbauer setzten sich gegen die Kritik mit dem gültigen Argument zur Wehr, daß man von den Zuständen auf einem zwei Kilometer kurzen Teilstück schwerlich eine generelle Kritik an der Stadtautobahn ableiten könne. Erst wenn die Schnellstraßenfahrer auch den in der zweiten Baustufe fertigzustellenden Abschnitt benutzen könnten — voraussichtlich 1961 —, würde sich die Verkehrssituation an der jetzt überlasteten Ausfahrt normalisieren. Der Hauptverkehr würde dann unter der Hohenzollerndamm-Brücke hindurchfließen und die Rampe nur noch von den wenigen Abbiegern benutzt werden, für die sie projektiert wurde.

Gleichzeitig mit der Verlängerung der Stadtautobahn in Richtung Südosten (Kostenvoranschlag: 10 Millionen Mark) hat der Berliner Bausenat den Beginn der Arbeiten an der nördlichen Fortsetzung des Stadtautobahn-Ringes angeordnet. Auf der 4,2 Kilometer langen Strecke dieses 4. bis 6. Bauabschnitts müssen unter anderem dreizehn Brücken, darunter die 876 Me-

ter lange Nordbogen-Brücke über die Spree, 2500 Meter Stützmauern bis zu acht Meter Höhe sowie einige An- und Abfahrtsrampen gebaut werden. Veranschlagte Kosten: 76 Millionen Mark.

„Mit den Bauabschnitten 1 bis 6 des Ringes“, erklärte Baudirektor Leopold, „entsteht ein geschlossener Straßenzug von 17 Kilometern Länge.“ Streckenweise führt dieser Schnellweg allerdings über bereits bestehende Stadtstraßen, die verbreitert und ausgebaut werden.

„Berlin hat mit diesem Projekt gezeigt“, lobte die Zeitung „Der Tag“, „daß es die unfreiwillige Chance zu nützen verstand, die der letzte Krieg ... den ... Städtebauern bot. Während man sich in der Bundesrepublik allzu häufig bemühte, das mehr oder minder zerstörte Städtebild möglichst originalgetreu wiederaufzubauen..., baut man in Berlin zu einem guten Teil von Anfang an nach neuzeitlichen Gesichtspunkten.“

Mindestens in einem Punkt glauben auch die Stadtautobahn-Erbauer, daß sie ihren einstigen amerikanischen Gastgebern durchaus eine modernste Lösung vorführen könnten: Die Lichtstärke der 1589 Leuchtstofflampen in dem Autobahn-Tunnel unter dem Kurfürstendamm, dem kostspieligsten Bauwerk der fertiggestellten Strecke (rund acht Millionen Mark), werden auf raffinierte Weise gesteuert. Ein elektronischer „Lichtdirigent“, der in einem Mast außerhalb des Tunnels untergebracht ist, registriert mit Hilfe von Photozellen die Außenhelligkeit und regelt danach vollautomatisch das Licht im Tunnel. Das photo-elektrische Gehirn dämpft außerdem stufenweise das Licht nahe den Ein- und Ausfahrten des Tunnels, so daß in der Nacht die Fahrer weder durch das künstliche Licht noch durch plötzliche Dunkelheit (beim Verlassen des Tunnels) geblendet werden können.

Nach Auffassung Berliner Straßenbau-Fachleute hat sich in dieser vollautomatischen Anlage die Prophezeiung der amerikanischen Architekten erfüllt, daß die Berliner Stadtautobahn mit Sicherheit besichtigungswürdige Objekte aufzuweisen haben würde. Kommentierte Baudirektor Leopold die Lichtanlage im Kurfürstendamm-Tunnel: „So was hat es noch nicht gegeben.“

