

Unverkäufliche Leseprobe



Bernd Stöver
Geschichte Berlins

136 Seiten, Paperback
ISBN: 978-3-406-60067-8

3. Der Aufstieg zur Weltstadt im Kaiserreich 1871–1918

Die Kaiserstadt: Berlin wird Reichshauptstadt

Dass Berlin 1871 zur Reichshauptstadt des neuen Deutschen Reichs aufstieg, hing in erster Linie damit zusammen, dass Preußen sich 1864 zunächst als Vormacht des Deutschen Bundes im Krieg gegen Dänemark und dann 1866 im Krieg gegen das widerspenstige Österreich, das eben diese Vormachtstellung inakzeptabel fand, als siegreich erwies. Danach wurde Berlin zunächst Hauptstadt des Norddeutschen Bundes, dessen Kanzler Bismarck als Preußischer Ministerpräsident ohnehin in Berlin residierte. Von Bismarck virtuos gesteuert, konnte der deutsche Sieg bei Sedan gegen Frankreich 1870 zum Ausgangspunkt für die Reichsgründung werden. Am 18. Januar 1871 wurde der König von Preußen, Wilhelm I., in Versailles im engen Kreis der deutschen Fürsten und Generäle, aber unter ausdrücklichem Ausschluss der deutschen Parlamentarier, zum Deutschen Kaiser gekrönt. Bismarck wurde erster Reichskanzler.

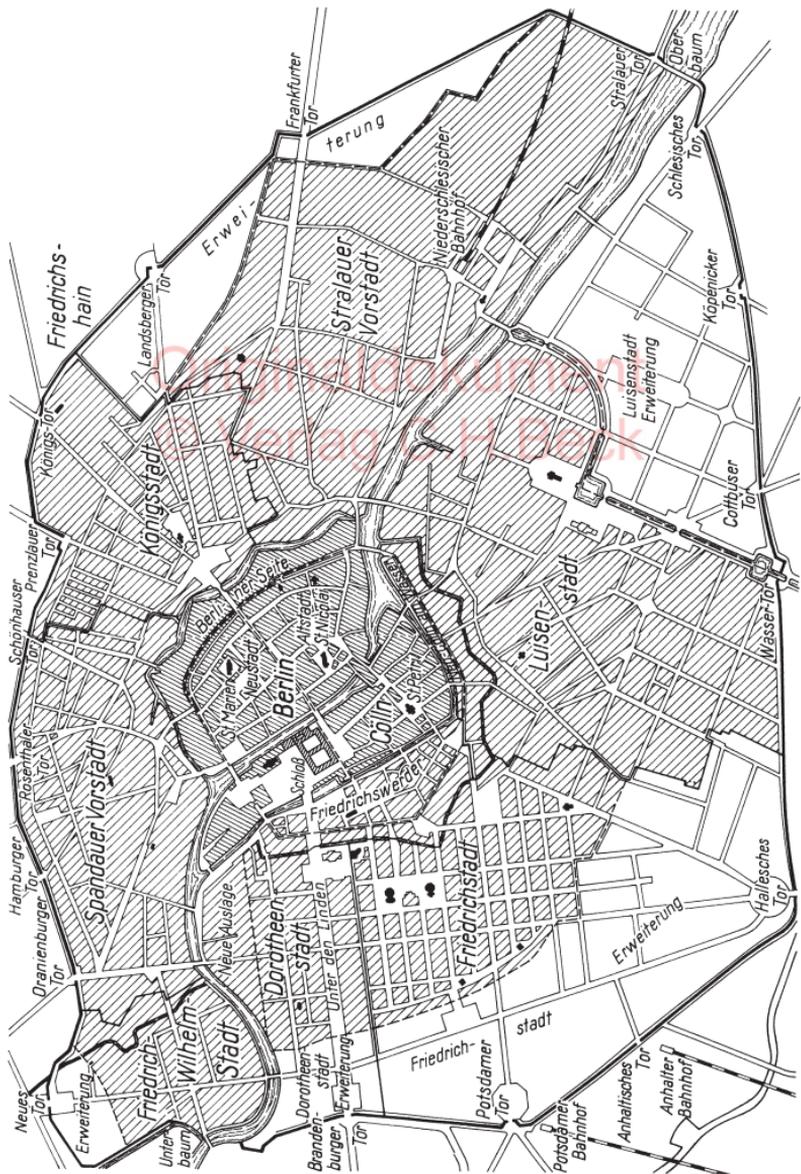
Als offiziellen Erinnerungsort für die drei Einigungskriege errichtete man in Berlin im Tiergarten auf dem heutigen Platz der Republik die von der Viktoria («Goldelse») gekrönte Siegestsäule mit Kränzen aus erbeuteten Kanonen. Ab 1895 ließ Wilhelm II. (1888–1918) auf eigene Kosten zusätzlich eine bis 1903 fertig gestellte Siegesallee mit 34 Denkmälern sämtlicher brandenburgisch-preußischer Markgrafen, Kurfürsten, Könige sowie des Prinzen Wilhelm, des späteren Kaisers, westlich des Brandenburger Tors errichten, die allerdings auch direkt zur Siegestsäule führte. Dieser weitere zentrale Ort gemeinsamer nationaler Identifikation hatte jedoch weit weniger Erfolg. Von den Berlinern als «Puppenallee» belächelt und von der Kunstkritik verrissen, wurde sie 1947 schließlich auf Anordnung der Alliierten eingeebnet. Ihr Verlauf zwischen Kemperplatz und

dem Platz vor dem heutigen Bundestag ist nicht mehr erkennbar, ihre Figuren stehen heute in der Zitadelle Spandau.

Auf die städtische Entwicklung Berlins wirkten sich weder die Revolution noch die Reaktionszeit ausschließlich negativ aus. Zwar war der 1848 eingesetzte Berliner Polizeipräsident Carl Ludwig Friedrich von Hinckeldey ein stockkonservativer Vollstrecker des preußischen Obrigkeitsstaates. Aber er schuf zugleich die Grundlagen für die Entwicklung Berlins zur Metropole. Auf seine Initiative ging die dringend notwendige Neuordnung der städtischen Infrastruktur zurück, einschließlich der Stadtreinigung, der öffentlichen Wasserversorgung und der Berufsfeuerwehr. Darüber hinaus sorgte er dafür, dass die Zuständigkeiten der zum Teil gegeneinander arbeitenden staatlichen und städtischen Einrichtungen voneinander abgegrenzt wurden. Die zweite Persönlichkeit, der Berlin in dieser Zeit viel zu verdanken hatte, war der ab 1862 als Oberbürgermeister amtierende Karl Theodor Seydel. Er ließ die Kanalisation ausbauen, Rieselfelder für die Abwässer anlegen und leitete den Bau von Mietskasernen ein, die nun das Stadtbild Berlins prägen sollten. Ausführender Baurat wurde der Ingenieur James Hobrecht. Er entwickelte 1862 auf der Grundlage eines bereits vorhandenen Konzepts den nach ihm benannten Bebauungsplan für Berlin und Charlottenburg, der zum großen Teil realisiert wurde und mit einigen Veränderungen bis zum Beginn der Weimarer Republik 1919 gültig blieb.

Berlin war auch 1871 noch keine Metropole, die mit anderen europäischen Hauptstädten in einen ernsthaften Wettstreit treten konnte. Aber die Stadt befand sich auf dem besten Weg dorthin. Sie platzte mittlerweile aus allen Nähten. Besonders dramatisch war die Lage in den bevorzugt von Arbeitern und Zuwanderern bewohnten Vierteln wie dem Wedding, Friedrichshain, Lichtenberg, Prenzlauer Berg, Neukölln (bis 1912 Rixdorf) oder auch Kreuzberg. Besonders in diesen hochverdichteten Gebieten entstanden die berüchtigten Mietskasernen mit ihren teilweise hintereinander liegenden Höfen und lichtarmen Wohnungen.

Der Hobrechtplan gab nur wenige Dinge vor. Zum einen soll-



Berlin 1860 noch mit der 1738 errichteten und 1869 abgetragenen Akzisemauer

ten die Grundstücke zur Straßenseite eine geschlossene Bebauung aufweisen. Zum anderen durfte die Tiefe des Grundstücks nicht mehr als 57 Meter betragen und die Höhe des Hauses, die sogenannte Traufhöhe, nicht mehr als 22 Meter. Da es keine Regeln für die Dichte der Bebauung auf den Grundstücken gab, sondern nur eine Maßangabe für den Wendekreis damaliger Feuerwehrspritzen in den Höfen (das waren 5,34 Meter), entwickelte sich der Hausbau in vielen Bezirken vor allem entlang der Renditevorstellungen der Hausbesitzer, womit Berlins Straßen von nun an ein typisches Gesicht bekamen. Die Fassade entstand unter Zuhilfenahme von standardisierten Musterkatalogen und unter Berücksichtigung des Geschmacks und Geldbeutels des Bauherrn und orientierte sich vor allem an unterschiedlichen Kunstepochen. Da die historisierenden Gesimse, Pilaster, Kranzleisten, Friese, Putten und Konsolen aus Gips jedoch häufig nicht besonders haltbar waren, beschwerten sich bereits Ende der 1860er Jahre renommierte Kunstkritiker über das ruinenhafte Aussehen mancher gerade erst vollendeter Stuckfassaden in Berlin.

Für die Bewohner der Vorderhäuser, zu denen häufig auch die Besitzer zählten, die sich bis zur Durchsetzung des Fahrstuhls in der so genannten Beletage einrichteten, welche sich in der Regel im Erd- oder ersten Obergeschoss befand, hatten die Bebauungsvorgaben fast nur Vorteile. Dies änderte sich erst mit dem zunehmend motorisierten Straßenverkehr. Ansonsten beherbergten die bis zu sechs Geschosse hohen Mietskasernen in ihren Seitenflügeln und Hinterhäusern, die man euphemistisch auch Gartenhäuser nannte, vor allem jene, die mehr schlecht als recht mit ihrem Gehalt auskamen. Die Behausungen wurden meist noch enger, wenn die in der Regel kinderreichen Mieter noch «Schlafburschen» aufnahmen, um die Mietkosten zu decken. Schon aus hygienischer Sicht war diese Überbelegung bereits damals eine Katastrophe. Das sogenannte Trockenwohnen von eigentlich noch nicht bezugsfertigen Neubauten erhöhte zudem die ohnehin hohe Kindersterblichkeit. Kurz nach der Jahrhundertwende wohnten in den dicht bebauten ärmeren Quartieren Berlins bis zu 60 000 Menschen auf einem Quadratkilometer.

Gewöhnlich fanden sich hier neben Wohnungen auch Gewerbebetriebe, die teilweise erhebliche zusätzliche Umweltbelastungen mit sich brachten. Politisch waren solche Wohngebiete seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts die unverzichtbare Basis für die Erfolge der Sozialdemokratie im «roten Berlin». Allerdings bedeuteten die in der Gründerzeit meist als Spekulationsobjekte errichteten Mietskasernen gerade für die vom Land in die Stadt strömenden Arbeitssuchenden häufig sogar eine Verbesserung. Dies blieb zum Teil noch nach dem Ersten Weltkrieg so.

In den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg wurden viele der vom Bombenkrieg verschonten unsanierten Mietskasernen in beiden Teilen Berlins, wie der 1873/74 im Wedding gebaute «Meyers Hof», schlicht abgerissen (1969/72), aber nicht selten durch kaum attraktivere Neubauten ersetzt. Da ihre zum Teil reich geschmückten Vorderhausfassaden mittlerweile aber zur Identität der städtischen Quartiere gehörten, wurde um die Erhaltung der Mietskasernen nun teils erbittert gekämpft. «Riehmers Hofgarten», eine bis 1892 unter anderem für Offiziere errichtete, reichgeschmückte Kreuzberger Blockbebauung, wurde so bereits 1964 zu einem geschützten Baubereich erklärt. Um seine Sanierung stritt man gleichwohl noch Jahrzehnte. Die Hausbesetzerszene entwickelte sich gerade in solchen Gegenden.

Die «besseren Lagen» der kaiserlichen Hauptstadt befanden sich einerseits dort, wo sich seit 1871 das neue politische Berlin entwickelte. Dazu gehörten in erster Linie die Friedrichstadt mit der Wilhelmstraße, die Dorotheenstadt mit «den Linden», die Leipziger Straße und das Gebiet am sogenannten Spreebogen. Die zentralen Reichsministerien wie das Auswärtige Amt und das Innenministerium, der Reichsrat sowie die Reichskanzlei lagen an der Wilhelmstraße. Der Reichstag trat zunächst am Dönhoffplatz zusammen, dann in der Königlichen Porzellanmanufaktur an der Leipziger Straße, schließlich im neuen, 1894 eingeweihten, von Paul Wallot gestalteten Reichstagsgebäude nahe der Spree.

Bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden aber auch

im Westen und Südwesten der Stadt, zum Teil noch außerhalb der Stadtgrenzen, neue Wohngebiete. Im Kaiserreich gehörte vor allem das Gebiet um den südwestlich hinter dem Tiergarten beginnenden Kurfürstendamm dazu. Der Kurfürstendamm wurde insbesondere seit dem Regierungsantritt Wilhelms II. (1888–1918) zum bevorzugten Baugebiet der betuchten Berliner. Hier konkurrierten das reiche Bürgertum der Hauptstadt, aber auch der Adel und die höheren Beamten intensiv mit dem Hof. Prachtige Fassaden und ausladende Treppenhäuser zeigen noch heute den Versuch, mitzuhalten.

Wie prestigeträchtig der vornehme Westen wurde, demonstrierte 1907 auch die Eröffnung eines Kaufhauses des Westens, des KaDeWe in der Tauentzienstraße, am Rand des Kurfürstendamms. Es wurde das teuerste und vornehmste Kaufhaus Berlins, blieb jedoch nicht das einzige. Schon 1873 war an der Friedrichstraße die Kaiserpassage (Ecke Unter den Linden) eingeweiht worden und 1908 ebenfalls dort die Friedrichstraßenpassage zur Oranienburger Straße. 1897 hatte das bereits in der Stadt ansässige Kaufhaus Wertheim an der Leipziger Straße als das damals größte Warenhaus in Europa eröffnet, und 1912 entstand am Alexanderplatz das ebenfalls pompöse Kaufhaus Tietz. Mittelpunkt des neuen Zentrums im Westen war die 1895 eingeweihte neoromanische Gedächtniskirche am Auguste-Viktoria-Platz, dem heutigen Breitscheidplatz. Beide Zentren, das alte wie das neue, konnten in der unaufhörlich wachsenden Metropole ohne Probleme nebeneinander bestehen.

Das Berliner Bürgertum ließ sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem im neuen Westen der Stadt nieder, in Charlottenburg und Wilmersdorf, aber auch im Bayerischen Viertel in Schöneberg. Vor allem aber zog es die Bürger in die noch weiter vor der Stadt liegenden Gemeinden. Villenviertel im Grünen entstanden im Grunewald, am anderen Ende des Kurfürstendamms, aber auch in Richtung Potsdam, in Friedenau und Dahlem, Lichterfelde und Zehlendorf. Im Südosten entstand die sogenannte Gartenstadt Karlshorst. Ansonsten fanden sich vor allem an den vielen Seen attraktive Neubaugebiete für die Oberschicht. Dazu gehörten der Wannsee, der Nikolassee, der Liet-

zensee, die Krumme Lanke oder der Müggelsee, um nur einige zu nennen. Die märkischen Bauern, die das Glück hatten, hier Land verkaufen zu können, wurden in manchen Fällen zu den sprichwörtlichen «Millionenbauern».

Eine Voraussetzung für die weitere Ausdehnung der Stadt war der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der seit 1847 vor allem mit Pferdeomnibussen und Pferdebahnen aufrechterhalten wurde. Ab 1881 gab es zusätzlich elektrische Straßenbahnen. Als wichtigstes Massentransportmittel fuhr seit 1871 die Ringbahn, die 1877 fertig gestellt wurde und die großen Kopfbahnhöfe miteinander verband. Seit 1882 wurde sie durch die Stadtbahn ergänzt, die zum Teil bis heute auf ihren gemauerten und eisernen Viadukten Charlottenburg mit Tiergarten und Berlin-Mitte verbindet. Für sie wurden sogar Schneisen durch dichte Wohngebiete geschlagen. Bis heute durchschneidet sie sogar die Museumsinsel. Auch die später gebaute U-Bahn fuhr als Hochbahn durch die weniger exklusiven Bezirke Berlins.

Die Bahn erschloss in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht zuletzt einige Villenviertel. Steglitz hatte seit 1864 einen eigenen Bahnhof, Lichterfelde 1868/72 und Wannsee 1874. Andere Gebiete warteten lange oder auch vergebens auf eine Verbindung. Der Grunewald etwa blieb abgelegen, allerdings nicht unbedingt gegen den Willen der zumeist wohlhabenden Villenbesitzer, die sich mit privaten Droschken und seit den 1890er Jahren auch mit den ersten privaten Automobilen chauffieren ließen. Zum wirklichen Massentransportmittel konnten die Bahnen allerdings erst werden, als 1891 ein kostengünstiger Nahverkehrstarif eingeführt wurde und ab 1902 die dann rasch weiter ausgebaut elektrische U-Bahn fuhr.

Elektropolis und Rüstungsschmiede

Das Wachstum Berlins und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wären ohne die industrielle Entwicklung nicht möglich gewesen. Seit den 1840er Jahren hatte die Industrialisierung in ganz Deutschland erheblich an Tempo zugelegt. Auch der preu-

ßische Staat investierte erhebliche Summen in die industrielle Entwicklung, wobei er gleichzeitig weitgehend darauf verzichtete, die Wirtschaft zu regulieren. Die Konjunktur überhitzte sich schließlich in der «Gründerzeit» nach dem Sieg über Frankreich. Die Spekulationsblase platzte 1873. Die Finanzmärkte brachen zusammen, Industrie und Landwirtschaft kamen in erhebliche Bedrängnis. Hunderte von Firmen schlossen, die Auswanderungsrate schnellte steil nach oben, ebenso die Selbstmordrate. Der unerwartete Crash führte, verbunden mit anderen Problemen, zum Anwachsen radikaler politischer Positionen. Dies hatte ungeahnte Langzeitfolgen, insbesondere für den national aufgeladenen politischen Antisemitismus, der sich nun zunehmend radikalisierte.

Zu den weiteren langfristigen Folgen der Krise gehörte ein tiefes Misstrauen auch der Berliner gegenüber Börsen- und «Spekulationsgeschäften». Mittel- und langfristig wurde der industrielle Aufschwung Deutschlands durch die Gründerzeitkrise jedoch nicht gebremst. Die Hochindustrialisierung seit 1871 hielt bis zum Ende des Ersten Weltkriegs an. Zur Leitindustrie wurde nach der Eisenbahn- und Schwerindustrie seit etwa 1890 die Elektroindustrie. Aber auch andere Unternehmen und Branchen spielten eine wichtige Rolle in Berlin, so etwa die leistungsfähige Bekleidungs- und Nahrungsmittelindustrie.

Die größten Berliner Unternehmen des Kaiserreichs produzierten Eisenbahnen und Elektrotechnik. Wie bedeutend sie waren, konnte man in Berlin auch daran erkennen, dass sie ganzen Stadtteilen ihren Namen gaben, etwa Borsigwalde oder Siemensstadt. August Borsig hatte seine Maschinen- und Lokomotivenfabrik 1837 noch außerhalb der Stadt in der Nähe des Oranienburger Tors errichtet. Durch den Boom der Eisenbahn erlebte das Unternehmen einen rasanten Aufstieg. Das Werk lieferte Dampfmaschinen auch bereits für andere Wirtschaftszweige. Schon 1872 war Borsig der größte Lokomotivenhersteller in Europa und die Nummer zwei weltweit. Da das Werk an der Chausseestraße längst zu klein geworden war, kaufte man Ende der 1840er Jahre im Nordwesten der Stadt Land am Tegeler See, wo die neuen Borsig-Werke entstanden.

In Borsigwalde wohnten um die Jahrhundertwende bereits rund 2000 Menschen, eine Zahl, die sich im Zuge der Weltkriege noch vervielfachte. Das von Borsig erschlossene Gelände zog zahlreiche weitere Betriebe an. Dazu gehörten andere Eisenbahnproduzenten, aber auch Rüstungsbetriebe, wie etwa die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken am Eichborn-damm.

Auf dem Gebiet der Elektroindustrie wurde in Berlin die 1847 von Werner von Siemens und Johann Georg Halske gegründete Telegraphen-Bauanstalt rasch zum multinationalen Konzern. Den Siemens-Werken, die zunächst in der Schöneberger Straße in Kreuzberg begonnen hatten, wurde es ebenfalls rasch zu eng. Ab 1872 produzierte man in der Charlottenburger Franklinstraße und am dortigen Salzufer. Der neue Firmensitz entstand ab 1899 ebenfalls im Nordwesten Berlins. Das riesige Areal der sogenannten Nonnenwiesen, das zu der damals noch selbstständigen märkischen Stadt Spandau gehörte, trug ab 1914 offiziell den Namen Siemensstadt. Hier entstand bis 1899 das Kabelwerk Westend, das aufwändig auf Holzpfählen über einem Altarm der Spree gebaut wurde. Rasch folgten drei weitere Kabelwerke, dazu ein Dynamowerk und bis 1913 ein eigenes Verwaltungsgebäude. Ab 1903 entstand das Wernerwerk I und das zunächst für die Automobilproduktion gebaute Röhrenwerk, ab 1906 das riesige Blockwerk I, ab 1914 dann das Wernerwerk II. In beiden Wernerwerken entstanden zunächst Fernmeldegeräte, dann auch Elektronenmikroskope. Im Ersten Weltkrieg wurden aber auch hier schlichte Stahlhelme, Gewehre und Zünder gefertigt.

Die charakteristischsten Gebäude der Siemensstadt entstanden in der Weimarer Zeit durch den Architekten Hans Hertlein, so das 1924/25 errichtete Blockwerk II für die Radioproduktion, das gewaltige Schaltwerk und 1928/30 das monumentale Wernerwerk X, ein zehn Geschosse hoher Klinkerbau. Nicht alle überlebten den Zweiten Weltkrieg.

Die schärfste Konkurrenz für Siemens und Borsig entstand ebenfalls in Berlin. Die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft (AEG) richtete sich unter der Leitung von Emil Rathenau 1887

zunächst am Stettiner Bahnhof, dann im Stadtteil Gesundbrunnen ein. Seit 1907 arbeiteten Siemens und AEG zusammen. Damals entstand auch die gemeinsame Tochterfirma Telefunken. Auch die AEG ließ sich in Berlin markante Fabrikationshallen errichten. Die architektonisch interessanteste entstand bis 1909 mit der von Peter Behrens entworfenen Turbinenhalle in Moabit. Weitere Firmenniederlassungen wurden 1897 in Berlin-Oberschöneweide mit dem Kabelwerk Oberspree und dem Automobilwerk NAG gebaut. In Hennigsdorf, außerhalb Berlins, beteiligte sich die AEG am Flugzeugbau. In den Jahren ab 1935 kaufte die AEG dann sogar Borsig auf und konnte schließlich auch die Siemens-Tochter Telefunken erwerben.

Den eigentlichen Hintergrund für den Höhenflug der Elektrotechnik bildete auch in Berlin die Elektrifizierung der Industrien und der kommunalen Infrastruktur, vor allem der Straßen- und Gebäudebeleuchtung. Nicht zuletzt wurde der Nahverkehr elektrifiziert. Die in Berlin seit 1881 verkehrende elektrische Straßenbahn ersetzte nach und nach die Pferdebahn. Zwanzig Jahre später fuhren die ersten elektrischen U-Bahnen. Ringbahn und Stadtbahn wurden dagegen erst in den 1920er Jahren auf Elektroantrieb umgestellt.

Zum besonderen Charakter Berlins gehörte schon zur Kaiserzeit die Geschwindigkeit, das sprichwörtliche «Berliner Tempo», das das ohnehin raue Berliner Miteinander noch verschärfte. Der Automobilverkehr hatte in der Hauptstadt mit der ersten Zulassung eines Kraftfahrzeugs 1892 begonnen, das erste Motortaxi fuhr sieben Jahre später, und 1905 war der erste motorgetriebene Omnibus im Einsatz. Der Potsdamer Platz in Berlin wurde zum verkehrsreichsten Europas, so dass man hier 1924 die erste Verkehrsampel Deutschlands installierte, um der chaotischen Situation etwas Herr zu werden. Der technikverliebte Kaiser Wilhelm II., der es sich 1905 nicht nehmen ließ, die erste Automobilausstellung zu eröffnen und einem Kaiserlichen Automobilclub vorstand, hatte selbstverständlich auch nichts dagegen, als 1913 an der Ostseite des Grunewaldes mit dem Bau einer «Automobil-, Verkehrs- und Übungsstraße», der AVUS, begonnen wurde. Sie wurde zur ersten geplanten Renn-

strecke Deutschlands. Durch den Ersten Weltkrieg verzögert, öffnete sie 1921 ihren Betrieb.

Seit 1909 wuchs Berlin allmählich auch zu einem Zentrum des Flugverkehrs heran. In diesem Jahr entstand zunächst in Johannisthal im Südosten der Stadt ein erster Motorflugplatz, sechs Jahre später, ebenfalls noch außerhalb, in Staaken bei Spandau, ein Luftschiffhafen. Nach dem Ende des Kaiserreichs wurde 1923 auf dem Tempelhofer Feld der erste Zentralflughafen gebaut, wenngleich Staaken noch in den 1930er Jahren Regierungsflugplatz blieb.

Als das zentrale Fernverkehrsmittel Berlins hielt sich allerdings bis zur Teilung Deutschlands und Europas 1945 die Eisenbahn. Ausgehend von der ersten sogenannten Stammbahnlinie, die 1838 zwischen dem noch außerhalb der Stadt liegenden Potsdamer Platz und der Garnisonsstadt Potsdam eröffnet worden war, entwickelte sich Berlin zum zentralen Knotenpunkt mit großen, später repräsentativ ausgebauten Kopfbahnhöfen. Dazu gehörten der Potsdamer (1838), der Anhalter (1841), der Stettiner (1842), der Schlesische (bzw. Frankfurter, 1842/81), der Hamburger (1846), der Ost- (1857), der Görlitzer (1867), der Lehrter (1871) sowie der Nordbahnhof (1877/78).

[...]