

Nachruf auf "die letzte grosse Strasse Europas" : Diskussion um die Stalinallee in Ost-Berlin

Autor(en): **Ullmann, Gerhard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **78 (1991)**

Heft 10: **Architektur und Medien = Architecture et médias = Architecture and media**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-59207>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

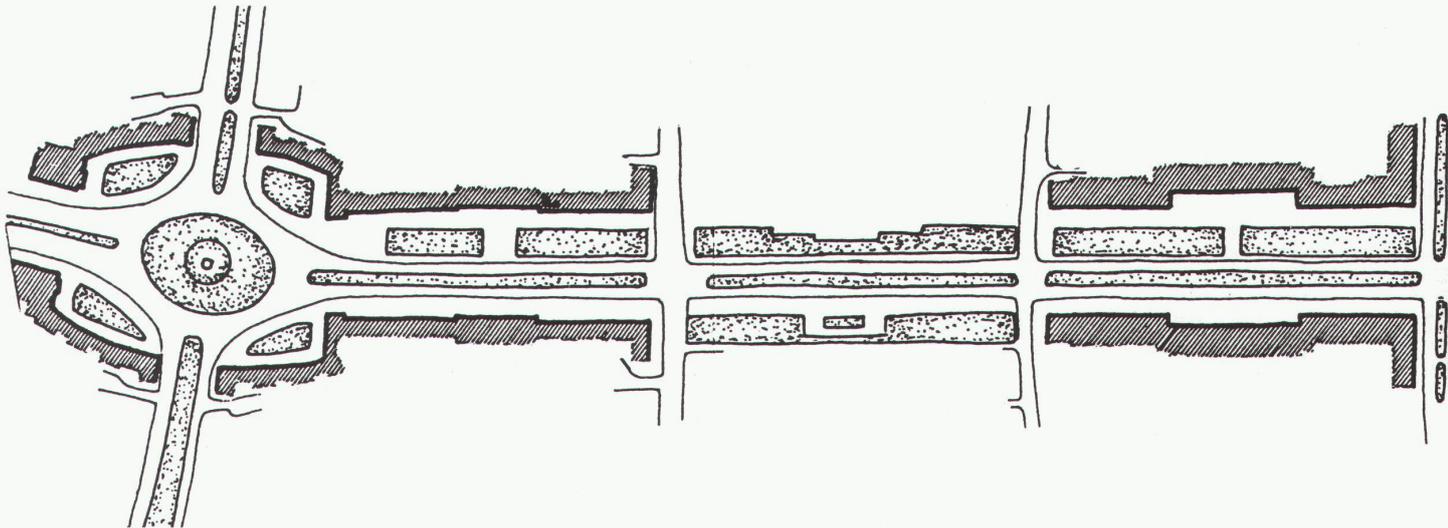
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nachruf auf «die letzte grosse Strasse Europas»



1



2



3

Diskussion um die Stalinallee in Ost-Berlin

Neben der dorischen Säulenordnung eines Hauseingangs flattert ein angerissenes Plakat: «Alle Weltmächte haben irgendwann ihre Prachtstrassen gebaut und damit eine Verkürzung ihres endlosen Reiches geschaffen» (Baudrillard). Auf der unteren Hälfte des Plakates tragen Bauarbeiter der Stalinallee ein Transparent. «Wer unsere Friedensbauten vernichten will», so die klassenkämpferische Parole, «dem schlagen wir auf die Finger.» Zeitgeist und Herrschaftsgeist wohnen auf der einst so hochbejubelten sozialistischen Magistrale eng beisammen, sie verdeutlichen Gegensätze und Positionskämpfe, vor denen Denkmalpfleger und Stadtplaner heute stehen. Ein Nachgeplänkel und doch ein wichtiges Moment in der Berliner Nachkriegsgeschichte, das es jetzt, ein Jahr nach der Vereinigung, aufzuarbeiten gilt.

Aber zwischen kurzen räumlichen Distanzen können Welten liegen: Den Gegenpol zu Baudrillards Weltmachtsgleichnis findet man auf dem Fries eines Hochhauses am Strausberger Platz: «Solch ein Gewimmel möcht ich sehn, auf freiem Grund mit freiem Volke stehn.» Klassikerzitate, durch inflationären Umgang im sozialistischen Alltag verbraucht, sie kommentieren als ironische State-

ments den tatsächlichen Verlauf der Geschichte. Ein billiger, allzu leichter Sieg des «Klassenfeindes», dessen Stadtplaner sich jetzt anschicken, die von der DDR in letzter Minute unter Denkmalschutz gestellte heutige Karl-Marx-Allee und frühere Stalinallee durch Nutzungsänderung aus ihrem Dämmerzustand zu retten und die mit städtebaulichen Gutachten versuchen, die angeschlagene Urbanität neu zu beleben.

Die ehemalige Stalinallee ist ein Stück gescheiterter gesellschaftlicher Utopie und zugleich ein Abschied von der Moderne. Sie steht für einen Staat, der ideologisch mehr versprach, als er wirtschaftlich zu halten vermochte und eine Baupolitik forcierte, die mit repräsentativen Wohnpalästen begann und in der Uniformität von Grossplattenprojekten ein vorläufiges Ende fand. Vierzig Jahre nach ihrer Planung ist das Image der drei Kilometer langen Ost-Magistrale im Bezirk Friedrichshain nicht nur durch Bauschäden ramponiert, auch das monumentale Pathos der langen Achse wirkt verstaubt: Anfang und Ende eines sozialistischen Hauptstadtraumes, mit dem Ost- wie West-Berlin Schwierigkeiten haben werden, zur Normalität zurückzufinden.

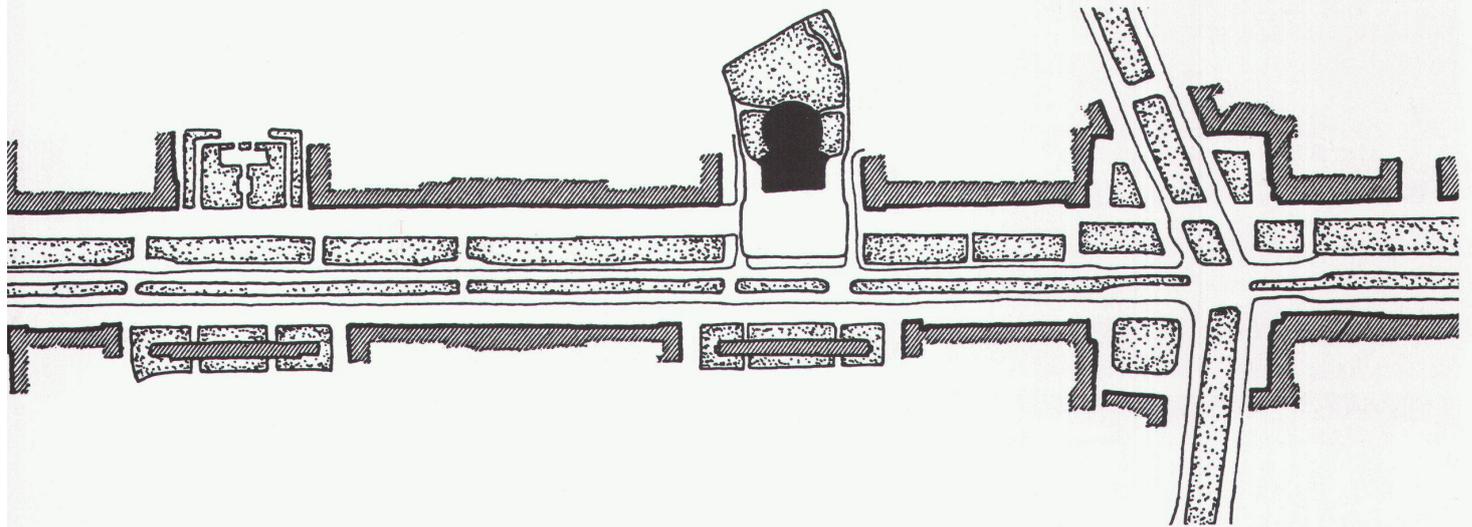
Das einstige Mietskasernenviertel, durch den Krieg erheblich beschädigt, bot sich sowohl durch seine

proletarische Herkunft wie auch durch seine städtebauliche Lage als Demonstrationsbeispiel für eine neue gesellschaftspolitische Zielsetzung im Wohnungsbau an. Die Abwendung von der Mietskasernen- und der Einzug in den Wohnpalast, das war ein vorrangiges Ziel, mit dem die DDR-Regierung auch nach aussen hin ihre Kritik am kapitalistischen Städtebau unter Beweis stellen konnte. Hohe Wohnqualität sollte gerade im Stadtzentrum Berlins sichtbar und die im 19. Jahrhundert bereits entwickelte Ost-West-Allee durch die Verbreiterung der alten Frankfurter Allee zu einem repräsentativen Abschluss gebracht werden. Eine Überforderung der Bauwirtschaft war mit diesem ehrgeizigen Programm bereits angelegt und die Wendung zur industriellen Plattenbauweise vorgezeichnet.

Geschmäht und kritisiert, gelobt und doch nie geliebt: Seit dem 2. Oktober 1990 steht das Vorzeigebauwerk sozialistischer Stadtplanung unter Denkmalschutz. Einen Tag vor der Eingliederung in die Bundesrepublik Deutschland gelang der DDR das Kunststück, die erste sozialistische Magistrale als Zeitdokument in die kapitalistische Gesellschaft hinüberzueretten. Für die Stadt Berlin ein problematisches Geschenk, denn viele der etwa 3200 Wohnungen befinden sich in einem baulich schlechten

1 2 3
Stalinallee und Modell für die Neubauten, um 1950

4
Die Karl-Marx-Allee heute

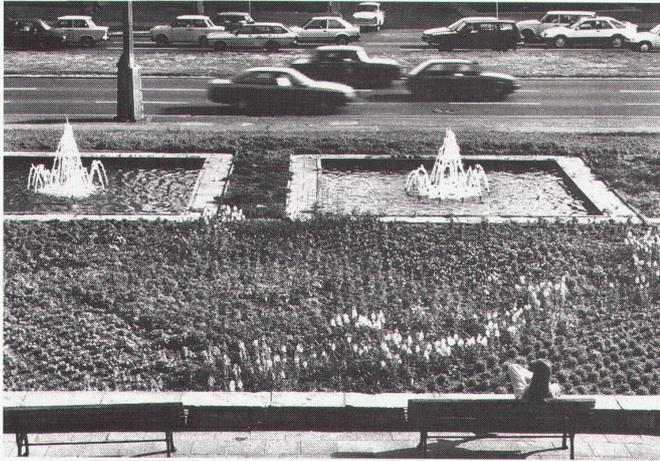


Zustand. Doch auch das nähere Umfeld der Karl-Marx-Allee bedarf einer Neuorientierung, eine Arbeit, die nach Expertenmeinung eine dreistellige Millionensumme erfordern könnte.

«Die letzte grosse Strasse Europas», so schwärmte der italienische Architekt Aldo Rossi. Der Enthusiasmus verliert sich schnell, wenn man den baulichen Zustand und den Eklektizismus der Wohngebäude studiert. Nichts wirkt geschichtsloser als ein ideologisch verkleideter Klassizismus, der Pathos mit Baukunst verwechselt und der, wenn er von Wohnlichkeit spricht, nur monumentale Ordnungsmuster meint. Ein wirkungsvolles, doch leicht durchschaubares Rezept. Aussen die Repräsentation, im Innern die kleine Wohneinheit mit technischem Komfort. Man sieht dorische Säulenordnungen und aufgesetzte Pilaster, Giebelfenster über der Haustür und schwere Dachgesimse – dem nationalen Hausputz dient ein grosses Stilrepertoire der Baugeschichte. Die Häuserfronten der überwiegend achtgeschossigen Wohnblöcke der Karl-Marx-Allee sind reichlich dekoriert; sie machen müde Augen.

Ist schon der Glanz der Häuserfronten durch die abplatzenden Meissner Kacheln reichlich malträtig, so erweckt die schmucklose





5

Rückfront mit ihrer ebenmässigen Fensterordnung den Eindruck verlassener Kasernen. Offene Fenster, doch ohne Menschen; auch auf den breiten Boulevards verlieren sich die Passanten. Urbanität? Die kleinen Geschäfte mit ihrem bescheidenen Warenangebot sind auf anspruchslose Käuferwünsche ausgerichtet, und sie werden auch durch Nutzungsverdichtung die gewünschte Urbanität nicht herbeizwingen können. Dem Geist Speers näher als dem Klassizismus Schinkels wurde bereits mit der Planung dieser Strasse die Urbanität verweigert. Denn das damalige Planungskollektiv H. Henselmann, H. Hopp, R. Paulick und K.W. Leucht wollte mehr als nur Wohnpaläste errichten. Anknüpfend an die im 19. Jahrhundert angelegte Ost-West-Achse sollte nach den Vorstellungen des sozialistischen Planungskollektivs mit dem letzten Teilabschnitt der Frankfurter Allee diese einen monumentalen Abschluss finden und zugleich den vorherrschenden Richtungssinn nach Westen schwächen. Die neue Öffnung nach Osten und der politische Gestus dieser Repräsentationsarchitektur benötigten für Paraden und politische Umzüge die Tiefenwirkung der Strasse, für Kommunikation und menschliche Zwischenräume hatten die Planer offensichtlich kein Verständnis – eine Entscheidung, die nicht nur den städtebaulichen Massstab, sondern auch das städtische Klima beeinflusste. Die Verbreiterung der Frankfurter Allee auf etwa 75 m und die Ausdehnung auf 2,5 km vom Strausberger Platz bis zur Samariter Strasse zeigten aber auch, dass das Planungskollektiv dem überhöhten ideologischen Anspruch baukünstlerisch und sozial nicht gewachsen war.

sind es die hohen Mieten oder der mühselige Weg von der Plan- zur Marktwirtschaft? Die urbane Atmosphäre gleicht dem Leben konstruierter Schlafstädte, in deren Zentren sich Träger der Verkehrsstrom ergiesst.

Demonstrationsobjekte, das lehrt die Geschichte, leiden meist mehr unter der ideologischen Bürde als unter einer Omnipotenz ihrer Schöpfer. Als Paradebeispiel für ein neues Bauen hochstilisiert, wurde von Anfang an der Stalinallee eine symbolische Bedeutung zugewiesen, die sie weder baukünstlerisch noch städtebaulich einlösen konnte. Trotz zunehmender ideologischer Einflussnahme des Staates auf das Baugeschehen entstand keine europäische Magistrale, sondern ein verwirrendes Dokument wechselvoller Baugeschichte, das sich vom Bauhaus halbherzig löste und im Pendeln zwischen F. Schinkel und A. Speer in einem historisierenden Klassizismus erschöpfte.

«Angesichts des wachsenden Investitionsdruckes auf die zentralen innerstädtischen Standorte zwischen Alexanderplatz und Lichtenberg, zwischen Hauptbahnhof und Prenzlauer Berg», so der Text eines Faltblattes zur Ausstellung über die Stalinallee, «wird es in Zukunft darauf ankommen, dieses einmalige und exponierte Ensemble aus Wohn- und Geschäftsbauten, Kultur und Gemeinschaftseinrichtungen, repräsentativen Strassenräumen und herrschaftlichen Fassadenfolgen mit anspruchsvoller architektonischer Binnendifferenzierung vor allen planerischen Eingriffen als historisches Dokument in seiner Vielfalt und Qualität zu untersuchen und im öffentlichen Bewusstsein präsent werden zu lassen.» Solch ein Zweckoptimismus wirkt vordergründig, doch werden mit jedem neuen städtebaulichen Gutachten sich die Konflikte mit der Denkmalpflege kaum verringern lassen, wenn hier ein musealer Schwebezustand und eine soziale Lethargie beendet werden sollen. Der Weg in die Normalität ist wohl das Schwierigste, was die überraschende Erbschaft Denkmalpflegern und Stadtplanern bescherte.

Gerhard Ullmann



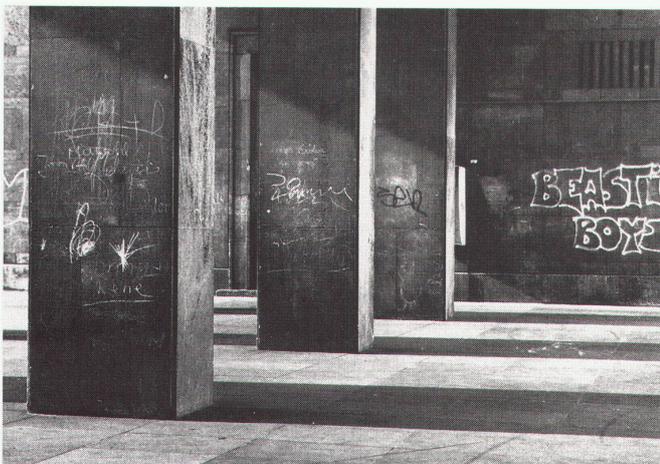
6



7

Die monumentale Leere der jetzigen Karl-Marx-Allee resultiert nicht zuletzt aus dem ungünstigen Strassenquerschnitt 1:33, ein Verhältnis, das erheblich den festgelegten Grenzwert von 1:25 übersteigt und damit das vertraute Bild eines Strassenkorridors nivelliert. Diese Auflösung des Strassenraumes zugunsten einer Tiefenwirkung – vom Strausberger Platz bis zur S-Bahn Frankfurter Allee sind es drei Kilometer – verstärkt noch den Eindruck einer Ausfallstrasse, die vierspurig die östlichen Vororte mit dem Stadtzentrum verbindet. Wechselnde Grünflächen auf der Nordseite, schwankend zwischen Gebüsch, Rasen und Parkanlage und bisweilen gesäumt von entlaubten Linden, korrigieren von vornherein den Eindruck einer Flanierzone.

Ist es das dürftige Warenangebot,



8

5-8
Impressionen von der Karl-Marx-Allee

Fotos: Gerhard Ullmann, Berlin