RAINER HAUBRICH

DER KURFÜRSTEN DAMM

Eine kurze Geschichte des
Berliner Boulevards

insel taschenbuch 4889

Rainer Haubrich

Der Kurfürstendamm

68189_01_037_Haubrich_CC13_vt.indd 1 27.10.2021

Seit fast 150 Jahren ist der Kurfürstendamm ein Spiegel deutscher Geschichte, Kultur und Architektur. Geplant nach dem Vorbild der Champs-Elysées, wurde die Prachtstraße in den zwanziger Jahren zu einer Vergnügungsmeile und zur Bühne für die Avantgarde in Kunst und Literatur. Die Machtergreifung der Nazis bedeutete das Ende dieser glanzvollsten Ära des Kurfürstendamms, dann vernichteten die Bomben des Zweiten Weltkriegs viel von der architektonischen Substanz. Durch die Teilung der Stadt wurde der Kurfürstendamm das Schaufenster West-Berlins, verlor an Bedeutung und ging durch eine Phase des Niedergangs, bis in den achtziger Jahren seine Renaissance begann. Nach dem Fall der Mauer schien es, als könnte die neue Mitte dem Kurfürstendamm den Rang ablaufen. Doch heute ist er wieder der eleganteste Boulevard der Hauptstadt.

Der Berlin-Kenner und Architekturkritiker Rainer Haubrich erzählt in diesem reich illustrierten Buch die spannende und faszinierende Geschichte dieses Prachtboulevards, der zu den bekanntesten der Welt gehört.

Rainer Haubrich, geboren 1965, ist *Welt*-Redakteur und Architekturkritiker. Er hat zahlreiche Bücher zur Stadtentwicklung Berlins veröffentlicht. 1996 erhielt er den Deutsch-Französischen Journalistenpreis, 2015 den Schinkel-Preis der Karl-Friedrich-Schinkel-Gesellschaft.

Vom Autor liegt im insel taschenbuch außerdem vor: *Das Scheunenviertel. Kleine Architekturgeschichte der letzten Altstadt von Berlin* (it 4762).

RAINER HAUBRICH

DER KURFÜRSTENDAMM

Eine kurze Geschichte des Berliner Boulevards

Mit zahlreichen farbigen Fotografien

INSEL VERLAG

Erste Auflage 2021
insel taschenbuch 4889
Originalausgabe
© Insel Verlag Berlin 2021
Alle Rechte vorbehalten, insbesondere das der Übersetzung,
des öffentlichen Vortrags sowie der Übertragung durch
Rundfunk und Fernsehen, auch einzelner Teile.
Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form
(durch Fotografie, Mikrofilm oder andere Verfahren)
ohne schriftliche Genehmigung des Verlags reproduziert
oder unter Verwendung elektronischer Systeme
verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.
Vertrieb durch den Suhrkamp Taschenbuch Verlag
Umschlag: Designbüro Lübbeke, Naumann, Thoben, Köln
Umschlagabbildung: Postkartenansicht, Hans Andres + Co. Verlag Berlin
Karten: Peter Palm, Berlin
Druck: CPI books GmbH, Leck
Printed in Germany
ISBN 978-3-458-68189-2

INHALT

Einleitung 7

I. KAPITEL : bis 1918
Prachtstraße des neuen Westens 11

II. KAPITEL : 1918 bis 1933
Bühne der Weltstadt 45

III. KAPITEL : 1933 bis 1945
Die große Zerstörung 69

IV. KAPITEL : 1945 bis 1989
Schaufenster von West-Berlin 85

V. KAPITEL : ab 1989
Boulevard der vereinten Hauptstadt 119

Literatur 137
Lagepläne 138
Bildnachweise 144

Abb. 1. Ein Wohnpalast an der Ecke Uhlandstraße. Hier eröffnete 1898 der junge Konditormeister Oscar Möhring das erste »Café Möhring«.

EINLEITUNG

Eigentlich ist der Kurfürstendamm gar kein Boulevard. Denn dieser Begriff bezeichnete ursprünglich nur Straßen, die entlang einer niedergelegten Stadtbefestigung oder eines geschleiften Bollwerks entstanden. Aus dem mittelniederländischen »bulwerc« entwickelte sich das französische Wort Boulevard. Streng genommen ist der Kurfürstendamm also eine Allee, eine in freier Landschaft angelegte Straße mit Bäumen zu beiden Seiten – genauso wie Unter den Linden oder die Champs-Elysées.

Aber seit dem 19. Jahrhundert wird der Begriff Boulevard allgemein verwendet für besonders repräsentative Straßenzüge, die durch eine prächtige Bebauung, Cafés und Restaurants, elegante Geschäfte, Vergnügungsbetriebe und teure Karossen zu Bühnen der Stadtgesellschaft wurden, zu Orten, wo es immer etwas zu sehen oder zu erleben gibt, zu Promenaden, auf denen sowohl jene flanieren, die etwas vorzuführen haben, als auch jene, die sich dieses Schauspiel des großstädtischen Lebens nur anschauen wollen. »Sonntags strömt das ganze Volk herbei, um die Equipagen seines Adels zu bewundern«, notiert der französische Schriftsteller Stendhal 1817 angesichts des Corsos an der Porta Rense in Mailand; er beschreibt ihn als »Heerschau der guten Gesellschaft«.

Die Geschichte der Boulevards beginnt im Paris Ludwigs XIV. Von 1670 an wurden die nördlichen Befestigungsanlagen abgetragen und die Gräben davor verfüllt. An ihrer Stelle entstand zwischen der Place de la Bastille und der Place de la Madeleine eine Abfolge von breiten Straßenzügen mit doppelten Baumreihen zu beiden Seiten, »damit die Bürger der Stadt dort promenieren können«, wie es im Dekret des Staatsrates hieß. Eine neue Generation

von Boulevards legte ab 1853 der Pariser Präfekt Georges-Eugène Haussmann an, indem er Schneisen durch die bestehende Stadt schlug. Der als erster fertiggestellte Boulevard Sébastopol wurde schnell populär und ein in ganz Europa bewundertes Vorbild. 1865 eröffnete Kaiser Franz Joseph I. die Wiener Ringstraße, um die gleiche Zeit baute man in München an der Prachtmeile Maximilianstraße. Der Boulevard wurde zur »via triumphalis der Bourgeoisie« (Klaus Hartung).

Unter den großen Boulevards Europas war der Kurfürstendamm eine Spätgeburt, aber mit seiner Länge von 3,6 Kilometern übertraf er fast alle anderen Prachtstraßen. Man braucht anderthalb Stunden, will man einmal von der Gedächtniskirche bis nach Halensee und wieder zurück flanieren. Nur einen Kilometer messen die Königsallee in Düsseldorf und die Via Veneto in Rom, auf anderthalb Kilometer kommen die Bahnhofstraße in Zürich und der Passeig de Gràcia in Barcelona, die Champs-Elysées sind zwei Kilometer lang. Um einen Kilometer übertroffen wird der Kurfürstendamm nur vom Newski Prospekt in St. Petersburg und der Fifth Avenue in New York (gemessen vom Empire State Building bis zum Guggenheim Museum).

Aber der Kurfürstendamm war nicht die letzte Prachtmeile, die in Europa entstand. In Madrid begann man erst 1910, die Schneise der Gran Vía durch die nördliche Altstadt zu schlagen, 1927 wurde sie eröffnet. Nach dem Zweiten Weltkrieg hätte die monumentale Stalinallee im Osten Berlins ein Boulevard werden können, aber ihr fehlten die Ingredienzen, die nur in der offenen, kapitalistischen Gesellschaft entstehen: Vielfalt, Dynamik und privater Reichtum.

Bis heute zehrt der Kurfürstendamm von dem Ruhm, den er sich in jenen 24 Jahren zwischen dem Ende des Ersten Weltkriegs und der Machtergreifung der Nationalsozialisten erwarb durch seine eigentümliche Mischung aus großbürgerlichen Wohnun-

gen, Luxusläden, Terrassencafés, Restaurants, Anwalts- und Arztpraxen, Max-Reinhardt-Theatern und Uraufführungs-Kinos. Die alte Prachtstraße Unter den Linden wurde entthront, der Kurfürstendamm war zur ersten Meile der Metropole und eine Adresse mit weltweiter Ausstrahlung geworden. Diesen Rang hat der Boulevard seitdem nie wieder erreicht – wie sollte er auch nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs, nach dem Verlust der Hauptstadtfunktion für West-Berlin, nach der Teilung der Stadt durch die Mauer und dem Aufkommen der egalitären Massengesellschaft? Die Wiedervereinigung Berlins hat ihm jedenfalls zu neuer Blüte verholfen.

Noch in den 1990er Jahren warf der Publizist Wolf Jobst Siedler, der große Chronist von Berlins Aufstieg und Niedergang, einen melancholischen Blick auf den Kurfürstendamm. Im Grunde dauere seine Geschichte nur 100 Jahre. »Als Boulevard existiert er sogar nur ein halbes Jahrhundert, von 1920 bis 1970. Vorher ist er Wohnstraße mit Staketenzäunen und Vorgärten; hinterher ist er eine Einkaufs- und Geschäftsstraße, wie es sie viele gibt. […] Die Banalisierung seiner architektonischen Gestalt ist jedoch nur der ästhetische Ausdruck seines geistigen Untergangs. Das macht den illusionären Charakter der postmodernen Architektur aus. Man kann zwar die Kulissen von einst wiederherstellen, aber es steht ein anderes Stück auf dem Spielplan.« Und er verglich die Entwicklung des Kurfürstendamms mit der anderer berühmter Prachtmeilen der Welt: »Die Juweliere und die Boutiquen, deren Niederlassung diesen Straßen einen Anstrich von Weltläufigkeit gibt, sind ohnehin überall dieselben. Aber darin teilt der Kurfürstendamm vielleicht das Schicksal aller großen Boulevards von Paris bis New York.« Siedler resümiert: »Der Kurfürstendamm lebte, bevor es seinen Mythos gab, und er lebt noch immer, lange nachdem sein Mythos gestorben ist.«

Abb. 2. Der Kurfürstendamm um 1900: Blick nach Süden in die Fasanenstraße. Beide Eckhäuser stehen bis heute.

I. KAPITEL : bis 1918

PRACHTSTRASSE DES NEUEN WESTENS

Ein langer, gerader Strich – so sieht die erste Darstellung des späteren Kurfürstendamms auf der ältesten Umgebungskarte von Berlin aus. Der französische Ingenieur La Vigne hat sie 1685 gezeichnet. Man sieht einen namenlosen Feldweg am südlichen Tiergartenrand, fünf Kilometer westlich vom Zentrum Berlins, das zu jener Zeit noch sehr klein war und umgeben von einem Festungsring. Der Feldweg beginnt im Bereich des späteren Zoologischen Gartens, führt schnurgerade nach Westen, wo er im Bereich des späteren Olivaer Platzes eine scharfe Biegung nach Süden macht. Als La Vigne seinen Plan anfertigte, gab es diesen Feldweg schon anderthalb Jahrhunderte. Er war Teil der Strecke vom Berliner Schloss zum Jagdschloss Grunewald, das Kurfürst Joachim II. im Jahr 1542 weit draußen im Westen »Zum gruenen Wald« hatte erbauen lassen. Südwestlich vom Tiergarten führte die Strecke durch eine sumpfige Gegend, deshalb schüttete man einen schnurgeraden Damm mit Baumstämmen auf, einen Knüppeldamm, über den die Kurfürsten mit ihrer Entourage zum Jagen ritten: den »Churfürsten Damm«. So kam die später weltberühmte Straße zu ihrem Namen. Der erste Plan, auf dem diese Bezeichnung auftaucht, ist das Schmettau'sche Kartenwerk, entstanden zwischen 1767 und 1787.

Jahrhunderte gingen ins Land, ohne dass der Kurfürstendamm eine wichtige Rolle spielte. Bis die immer weitere Ausdehnung der preußischen Hauptstadt Mitte des 19. Jahrhunderts Charlottenburg erreichte. Im Hobrecht-Plan von 1862, der das Muster der künftigen Straßen und Plätze festlegte, bildet der Kurfürsten-

Abb. 3. Ein Strich in der Landschaft: Die älteste Darstellung des Kurfürstendamms ist auf dem La-Vigne-Plan von 1685 zu sehen (rot markiert).

LIN.
PLAN GEOMETRAL DE
BERLIN ET DES ENVIRONS
1685

damm die südliche Grenze. Jenseits davon, im Bereich des heutigen Ortsteils Wilmersdorf, werden sich noch lange nur Felder und Wiesen erstrecken.

In den 1860er Jahren befasste sich erstmals der damalige preußische Ministerpräsident Otto von Bismarck mit dem Kurfürstendamm. In einem Brief an König Wilhelm I. schlägt er 1868 vor, dort einen Reitweg anzulegen. Um diesen bis zum Grunewald zu verlängern, kauft der Fiskus im Jahr darauf einen vier Meter breiten Wegstreifen hinzu.

Bismarcks Vorstellung von der künftigen Rolle des Kurfürstendamms wurde maßgeblich von seinem Aufenthalt in Paris am Ende des Deutsch-Französischen Krieges von 1870/71 geprägt. Er war vor Ort, als die preußischen Truppen die französische Armee besiegt hatten, als im Spiegelsaal des Schlosses von Versailles das deutsche Kaiserreich ausgerufen wurde und wenig später die Stadt Paris kapitulierte. Er kannte die französische Hauptstadt, seit er sie im Alter von 27 Jahren erstmals besucht hatte. 1862 war er dort für kurze Zeit Gesandter Preußens. Aus seiner Kenntnis der großen städtebaulichen Achsen von Paris entwickelte der mittlerweile zum Reichskanzler avancierte Bismarck seine Vision für den Ausbau des Kurfürstendamms zu einer Prachtstraße, die mit den Avenuen der französischen Hauptstadt mithalten können sollte.

VORBILD CHAMPS-ELYSEES

So schrieb er am 15. Februar 1873 in einem Brief an den Geheimen Kabinettsrat von Wilmowski: »Die Straße am Kurfürstendamm wird nach den jetzt bestehenden Absichten viel zu eng werden, da dieselbe voraussichtlich ein Hauptspazierweg für Wagen und Reiter werden wird. Denkt man sich Berlin so wie bisher wachsend, so

wird es die doppelte Volkszahl noch schneller erreichen, als Paris von 800 000 Einwohnern auf zwei Millionen gestiegen ist. Dann würde der Grunewald etwa für Berlin der Bois de Boulogne und die Hauptader des Vergnügungsverkehrs dorthin mit einer Breite wie die der Elysäischen Felder durchaus nicht zu groß bemessen sein.«

Zwei Jahre später wurde per Kabinettsorder die Breite des Kurfürstendamms auf 53 Meter zwischen den Fluchtlinien der Häuser festgelegt. Die Vorgärten sollten 7,50 Meter breit sein, die Bürgersteige vier Meter, jede der beiden Fahrbahnen zehn Meter und der Reitweg als Mittelpromenade ebenfalls zehn Meter. Damit wurde der Kurfürstendamm zwar weniger großzügig als die Champs-Elysées mit ihren 70 Metern Breite (und weniger breit als der Boulevard Unter den Linden mit seinen 58 Metern), seine Ausmaße waren aber immer noch deutlich großzügiger als die damals projektierten Wohnstraßen der westlichen Vororte von Berlin.

Der Ausbau des einstigen Knüppeldamms zur Prachtstraße des Neuen Westens war ein privatwirtschaftliches Vorhaben, und es dauerte einige Zeit, bis die nötigen Investoren gefunden waren. Erst 1881 entwickelte sich ein vielversprechendes Projekt. In London konstituierte sich das Konsortium »Kurfürsten Avenue Land Company Limited«. Dass die Interessenten nicht aus Deutschland kamen, wurde in der Berliner Illustrierten *Der Bär* kritisch kommentiert: »Leider waren es ausländische (englische) Kapitalisten, welche sich zuerst für die Idee der Herstellung einer prächtigen Verbindungsstraße zwischen dem Tiergarten resp. Zoologischen Garten und dem Grunewald erwärmen ließen.« Unterstützung kam dagegen von Kaiser Wilhelm I., der Bismarck schrieb: »Es wird Mir zur großen Freude gereichen, wenn die Bemühungen Erfolg haben, und werde Ich einer solchen Anlage, soweit es gesetzlich und finanziell thunlich sein wird, gern meine wohlwollende Förderung zuwenden.« Doch das Konsortium stieg aus, weil der

deutsche Fiskus in den Verhandlungen immer neue Auflagen machte.

Der Durchbruch gelang 1882 durch das Engagement von John Cornelius Booth, einem aus Hamburg stammenden Baumschulenbesitzer, Unternehmer und Stadtentwickler. Er besaß im Gebiet zwischen der heutigen Fasanen- und der Rankestraße 26 Hektar Land, auf denen er eine Baumschule betrieb, und er war mit Bismarck befreundet. Als Vertrauensmann eines deutschen Konsortiums schloss Booth einen Vertrag mit der Königlichen Regierung, der auf einem Gegengeschäft beruhte. Er verpflichtete sich zur Anlage der Straße in der geforderten Breite von 53 Metern und erhielt dafür das Vorkaufsrecht auf 234 Hektar Gelände im Grunewald am westlichen Ende des Kurfürstendamms, um dort eine Villenkolonie zu errichten und zu vermarkten. Auf diese Weise war auch sichergestellt, dass der neue Boulevard nicht im Wald enden würde. Kurz darauf verkaufte Booth die Rechte an die Deutsche Bank, die rund 160 000 Quadratmeter Land am Kurfürstendamm erworben hatte. Unter ihrer Führung wurde mit einem Bankenkonsortium die »Kurfürstendamm-Gesellschaft« gegründet, die nunmehr die Führung beim Ausbau zu einer hochherrschaftlichen Wohnstraße übernahm.

Wenn zu jener Zeit vom Kurfürstendamm die Rede war, bezeichnete das eine längere Strecke als heute. Denn damals gehörte noch die heutige Budapester Straße zwischen Landwehrkanal und Zoo zum Kurfürstendamm, und dieser Abschnitt wurde zuerst mit prächtigen fünfgeschossigen Mietshäusern bebaut, beginnend mit der Hausnummer 1 dort, wo heute der Komplex des Hotels »Intercontinental« steht. 1925 erfolgte die Umbenennung dieses ersten Abschnitts des Kurfürstendamms in Budapester Straße, ein Name, den zuerst die Straße zwischen Potsdamer Platz und Brandenburger Tor trug. Als diese in Friedrich-Ebert-Straße umbenannt wurde,

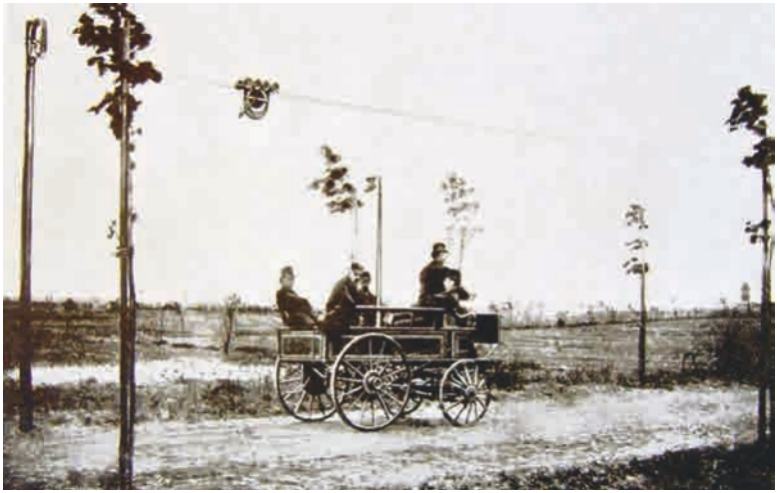

Abb. 4. Der noch unbebaute Kurfürstendamm 1882: Siemens & Halske testet einen gleislosen elektrischen Wagen mit Oberleitung.

wollte man den ungarischen Namen nicht ersatzlos streichen und übertrug ihn daher auf den östlichsten Teil des Kurfürstendamms. So erklärt sich auch, warum der Kurfürstendamm westlich der Gedächtniskirche mit der Hausnummer 11 beginnt.

Eine Aufwertung der Grundstücke am Kurfürstendamm bedeutete die Eröffnung des Stadtbahnviadukts quer durch Berlin im Jahr 1882, weil dadurch drei S-Bahnhöfe entstanden, die das Gebiet an den öffentlichen Nahverkehr anschlossen: Halensee, Charlottenburg und Zoologischer Garten. Die erste Dampfstraßenbahn-Strecke vom Zoo über den Kurfürstendamm nach Halensee wurde erst vier Jahre später eröffnet.

Die ersten Häuser am mittleren Abschnitt des Kurfürstendamms waren freistehende Villen, die oft von parkähnlichen Gärten umgeben und weit von der Straßenfront abgerückt waren. Ein besonders prächtiges und gut dokumentiertes Beispiel ist

die Villa Raussendorff von 1888, die auf dem Grundstück der späteren »Komödie« stand. Erbaut wurde die Villa vom Kaufmann Carl Friedrich Hugo Raussendorff, einem Grossisten für Drogerieartikel, dem der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf eine beachtliche Kunstsammlung verdankt. Im selben Jahr war auf dem benachbarten Grundstück die Villa Hirschwald entstanden, Bauherr war Ferdinand Hirschwald, der einen der führenden Medizinverlage besaß. Die Villa war bis 1904 in Familienbesitz, danach wurde sie abgerissen – wie fast alle der wenigen Villen aus den Anfangsjahren des Kurfürstendamms, die im Zuge der durchgehenden Bebauung mit fünfgeschossigen Mietshäusern weichen mussten.

Einen Eindruck von dieser einstigen Villenarchitektur bietet heute das »Wintergarten-Ensemble« in der Fasanenstraße unmittelbar am Boulevard. Die spätklassizistische Backstein-Villa mit Garten aus dem Jahr 1889 beherbergt heute das Literaturhaus und ein Café, in der benachbarten Villa von 1871 (die 1897 überformt wurde) befindet sich das Käthe-Kollwitz-Museum. Die anschließenden schmalen fünfgeschossigen Einfamilien-Reihenhäuser würde man heute als Townhouses bezeichnen. In der Fasanenstraße nördlich des Boulevards hat sich die Turmvilla Ilse aus dem Jahr 1872 erhalten, allerdings entspricht die Straßenfassade nicht mehr dem Original.

1895 erhielt der Kurfürstendamm sein bis heute markantestes Wahrzeichen: die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche. Obwohl sie formal ein Projekt des Evangelischen Kirchenbau-Vereins war, nahm Kaiser Wilhelm II. großen Einfluss auf das Bauwerk, mit dem sein Großvater Wilhelm I. geehrt und die Hohenzollerndynastie verherrlicht werden sollte. Der heutige Standort der Kirche war umstritten. Zwar gab es anfangs eine Präferenz für den damals »Platz F« genannten Standort, weil er an der von allen Seiten gut

Abb. 5. Anfangs wurden am Kurfürstendamm freistehende Villen gebaut. Das heutige Literaturhaus in der Fasanenstraße ist das einzige erhaltene Exemplar.

sichtbaren Schnittstelle von Hardenbergstraße, Kurfürstendamm und Tauentzienstraße lag. Aber in der Wettbewerbsausschreibung wurde dann der Wittenbergplatz genannt, für den der siegreiche Architekt Franz Schwechten seinen Entwurf vorgesehen hatte. Aber die Stadt Charlottenburg wollte den prestigeträchtigen Neubau unbedingt auf ihrem Gebiet haben, und weil auch Wilhelm II. den »Platz F« bevorzugte, wurde der heutige Standort festgelegt, dem man 1890 zum Geburtstag der Kaiserin den Namen »Auguste-Viktoria-Platz« gab.

Franz Schwechten, ein gebürtiger Kölner, hatte einen Entwurf im Stil der Neoromanik geliefert, der sich an den romanischen Kirchen im Westen des Landes orientierte und mit seiner impo-