

## Politische Konfrontation und kulturelle Koevolution: Berlin

*Kerstin Wittmann-Englert*

Architektur ist gebaute Gesellschaft und hat als solche aktive, die Gesellschaft konstituierende Bedeutung.<sup>1</sup> Dieser Gedanke der Architektursoziologin Heike Delitz sei diesem Beitrag gleich einem Motto vorangestellt – in der Überzeugung, dass Architektur mehr als nur Ausdruck einer Gesellschaft ist. Den Einfluss, den sie ausüben vermag, wussten auch die beiden konkurrierenden Systeme im geteilten Deutschland der 1950er-Jahre für sich zu nutzen. Das belegen zunächst die zwei der drei prominentesten Berliner Siedlungsareale jener Zeit: Der erste Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee aus der ersten Hälfte der 1950er-Jahre, im ehemaligen sowjetischen Sektor der Stadt gelegen und 1949–1961 Stalinallee genannt (Abb. 1), sowie das Hansaviertel der Jahre 1956/57 in der westlichen Stadthälfte (Abb. 2) wurden noch vor dem Bau der Mauer zu Sinnbildern der politischen Konfrontation in Ost und West, zu „Versprechen für die neue Stadt, ein (besser: zwei Versprechen – Anm. der Verf.) Versprechen für eine

bessere Zukunft“.<sup>2</sup> Ergänzt wurden diese – im Sinne Gabi Dolff-Bonekämpers<sup>3</sup> – als „Bau“ und „Gegenbau“ lesbaren Konkurrenzprojekte ab Ende der 1950er-Jahre durch ein drittes Projekt: In Verlängerung der Wohnriegel an der Stalinallee entstand ab 1959 der zweite Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee (Abb. 3).

Die zwei Wohnquartiere an der Karl-Marx-Allee und jenes im Hansaviertel wurden als modellhafte, programmatische Architekturen zumeist unter dem Aspekt der Konkurrenz verhandelt, ehe Thomas Flierl 2013 im Zusammenhang eines Welterbeantrages, der aus einer zivilgesellschaftlichen Initiative hervorging, den Begriff der „Koevolution“ in die Debatte um diese drei Wohnungsbaukomplexe einführte.<sup>4</sup> Koevolution ist ein Begriff der Biologie, der ein Interaktionssystem impliziert, bei dem sich Merkmale im Zuge langfristiger Wechselwirkungen herausbilden. Und eben diesem Interaktionssystem sei hier nachgegangen, wobei der Blick nach Westen geweitet, nämlich auf die



Abb. 1: Blick über den Strausberger Platz in die ehemalige Stalinallee



*Abb. 2: Luftaufnahme des Hansaviertels in Berlin*



*Abb. 3: Blick vom Strausberger Platz in den zweiten Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee*

französische Atlantikstadt Le Havre gerichtet wird. Für deren Einbeziehung spricht der direkte Austausch, der Mitte der 1950er-Jahre zwischen ostdeutschen und französischen Architekten und Stadtplanern stattgefunden hat und schriftlich detailliert belegt ist.

## Das „dreifache“ Berlin

Doch zuvor zum Ausgangspunkt, den drei Wohnsiedlungen im einstigen Ost- und West-Berlin: Die erste, jene an der Stalinallee, bildete bereits eine Reaktion. Denn an der Karl-Marx-Allee entstanden zwischen 1949 und 1951 die von Hans Scharoun entworfenen Laubenganghäuser als Teil der „Wohnzelle Friedrichshain“, einer geplanten Stadtlandschaft, in deren Grünraum Zeilenbauten mittlerer Höhe, Scheibenhochhäuser und eine Struktur aus teppichartig zusammengeschobenen Flachbauten errichtet werden sollten (Abb. 4).<sup>5</sup> Kurz darauf folgten in unmittelbarer Nachbarschaft die in ihrem Erscheinungsbild an sowjetischen Vorbildern orientierten, die Magistrale säumenden Baukomplexe. Die prunkvollen, innen modern ausgestatteten Häuser der einstigen Stalinallee waren keine Mietskasernen, sondern Paläste für die Werktätigen. Im 14. der 16 Grundsätze zum Städtebau, die im Juli 1950 von der DDR-Regierung verabschiedet wurden, heißt es: „Die Architektur muss dem Inhalt nach demokratisch und der Form nach national sein. Die Architektur verwendet dabei die in den fortschrittlichen Traditionen der Vergangenheit verkörperte Erfahrung des Volkes.“ Davon zeugt auch die städtebauliche Figur, denn es ist, wie Gabi Dolff-Bonekämper formulierte, die „soziale Widmung“, die diesen Straßenabschnitt zu einem sozialistischen Boulevard macht.<sup>6</sup>

Damit begründen sich historische Architekturbezüge<sup>7</sup> ebenso wie die stadträumliche Struktur. Hier folgte man einem traditionellen Konzept von Stadt: Es gab eine klare Hierarchie der öffentlichen Räume, zentrale Plätze als Blickpunkte und die architektonisch beidseitig streng gefasste Magistrale. Gleichwohl scheint auch hier die Moderne auf, wie die Hochhäuser am Strausberger Platz belegen – mit Rücksprüngen („set-backs“), die an frühe Turmhäu-



Abb. 4: Laubenganghäuser und erster Bauabschnitt an der ehemaligen Stalinallee

ser in Chicago und Manhattan oder natürlich auch an Hochhäuser in Moskau wie die „sieben Schwestern“ und in anderen zum Teil neu geschaffenen sowjetischen Metropolen der 1930er-Jahre denken lassen (Abb. 5).

Die Antwort West-Berlins auf die Architektur der Stalinallee bildete die Interbau, die im Juli 1957 ihre Tore öffnete und eine „funktionsgerechte Wohnstadt mit vielfältigen Wohnformen im Grünen“ präsentierte.<sup>8</sup> Insgesamt 53 Architekten aus 13 Ländern entwarfen Punkthochhäuser, Zeilenbauten, Wohnhausscheiben und eine teppichartige Anordnung aus ein- und zweigeschossigen Bungalows mit unterschiedlichsten Handschriften – eine Architektur, gekennzeichnet durch die Individualität der Formen und Wohngrundrisse. Geografisch und politisch gesprochen: Auf der einen Seite das westliche Leitbild der internationalen Moderne und der offenen Stadtlandschaft, auf der anderen Seite die klar strukturierte, funktional durchmischte, repräsentative, traditionelle Korridorstraße.

Nicht mal ein Jahr nach der Interbau, bereits im Juni 1958, legte Hermann Henselmann zur Fortsetzung der Bebauung an der Stalinallee einen städtebaulichen Projektvorschlag mit acht Punkthochhäusern vor (Abb. 6). Mit den Punkthochhäusern als Zeichen westlichen Individualismus stieß er indes auf Ablehnung. „Wir sollten uns“, so Walter



Abb. 5: Blick vom Strausberger Platz nach Westen



Abb. 6: Hermann Henselmann, städtebaulicher Projektvorschlag mit acht Punkthochhäusern (1958)

Ulbricht, „nicht die Aufgabe stellen, Westberlin nachzuahmen (...). Die Gestaltung führt zu einem Bruch der Architektur der Stalinallee. Sie entspricht nicht unseren Vorstellungen für die Gestaltung der Magistrale.“<sup>9</sup>

Mit dem zweiten Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee entstand also wiederum etwas Neues – eine architektonische und städtebauliche Moderne, gekennzeichnet durch die konsequente Anwendung industrialisierter Baumethoden. Es entstand ein durchgrüntes Wohngebiet, akzentuiert durch ein Zentrum mit Gesellschaftsbauten, dem Restaurant Moskau, dem Kino International und dem Hotel Beroлина sowie kleineren Pavillonbauten.

### „Architekten aus der DDR in Frankreich“<sup>10</sup>

Im Wissen um die gut dokumentierten sowjetischen Einflüsse auf die Ost-Berliner Entwicklung (Stalinallee) und die ebenfalls bereits breit erforschte Orientierung West-Berlins an westlichen Vorbildern (Hansaviertel) schlage ich im Folgenden eine Brücke vom westlichen Ausland in den Ostteil Berlins. Angesprochen ist die Vorbildrolle Frankreichs, respektive Le Havres, für die industrielle Bauweise im Ostteil Berlins (Abb. 7 und 8).

Die Basis meiner Überlegungen bildet eine gut dokumentierte Kooperation zwischen französischen und ost-deutschen Architekten, die Mitte der 1950er-Jahre begann.<sup>11</sup> Den offiziellen Auftakt dieser Kooperation bildete die Gründung des Komitees für deutsch-französische Zusammenarbeit zwischen Architekten, Ingenieuren und Technikern im März 1955. In der *Deutschen Architektur* gaben sich die Akteure kämpferisch im Tonfall. Unterzeichnet von dem französischen Architekten Roger Romer und auf deut-

scher Seite vom Präsidenten der Deutschen Bauakademie Kurt Liebknecht sowie dem Präsidenten des Bundes Deutscher Architekten Hanns Hopp, beschreibt der Bericht ein „Kampfbündnis“ zwischen der DDR und Frankreich als Reaktion auf die Pariser Verträge.<sup>12</sup> Faktisch handelte es sich um einen fachlichen Erfahrungsaustausch, der als einen für die deutschen Kooperationspartner wichtigen Schwerpunkt das industrielle Bauen hatte. Man veranstaltete innerhalb von zwei Jahren mehrere Studienreisen; zwei davon führten die französischen Kollegen nach Deutschland, eine in der Zeit vom 4. bis 19. Mai 1956 die deutschen Kollegen für 14 Tage nach Frankreich. Daran teilgenommen haben neben Kurt Liebknecht und Hanns Hopp unter anderen Helmut Bräuer, Hans Gericke, Kurt Leucht und Reinhold Lingner. Besichtigt wurden neben Paris auch die Städte Rouen, Le Havre, Chartres, Marseille sowie die Provence. Lothar Bolz, der damalige Minister für auswärtige Angelegenheiten in der DDR, formulierte gegenüber der französischen Tageszeitung *Le Monde* als Resümee der Reise: „Was die kulturellen Beziehungen betrifft, so erfreut sich die französische Kultur in der Deutschen Demokratischen Republik großer Liebe und Verehrung. Es kann festgestellt werden, daß in beiden Ländern das Interesse an der Erweiterung des Kulturaustausches ständig im Wachsen begriffen ist.“<sup>13</sup>

Den inhaltlichen Schwerpunkt dieser Studienreise bildete der französische Wiederaufbau, wobei den Reiseberichten von Kurt Liebknecht und Hanns Hopp zufolge das Interesse vor allem auf städtebaulichen, architektonischen und bautechnischen Fragen lag. Übrigens wurde verschiedentlich betont, dass Le Havre eine sozialistische Stadtverwaltung hatte – freilich ist wohl nicht überliefert, ob das wirklich zur Motivation der reisenden Architekten beitrug oder ob das hervorgehoben wurde, um diese Reisen der DDR-Führung gegenüber besser vertreten zu können.



Abb. 7: Le Havre nach dem Wiederaufbau 1945–1955 durch das Atelier de Réconstruction, Auguste Perret

In Paris und vor allem in Le Havre fokussierten die ostdeutschen Architekten die damals teils noch im Bau befindlichen Werke Auguste Perrets, „des allverehrten Altmeisters neuer französischer Baukunst, ein Künstler des Betons hinsichtlich seiner Gestaltung und seiner Oberflächenbehandlung“.<sup>14</sup> Man würdigte gleichermaßen die „Entwicklung eines neuen französischen Baustils bei Verwendung moderner Baustoffe“,<sup>15</sup> gemeint ist Perrets klassischer Rationalismus in Stahlbeton, und den Versuch Perrets beim Wiederaufbau des kriegszerstörten Stadtzentrums von Le Havre, „durch die Komposition verschiedener Baumassen mit verschiedenen Höhen, trotz der Einheitlichkeit der einzelnen Baublöcke, ein lebendiges Stadtbild zu erzeugen.“<sup>16</sup>

Auch Parallelen zu Berlin wurden an verschiedenen Stellen der Dokumente gezogen. Beispielhaft zitiert sei hier Hanns Hopp mit seiner Beobachtung: „Die große Hauptstraße [Avenue Foch – Anm. d. Verf.] mit zwei Hochhäusern als Tor zum Hafen erinnert tatsächlich an Berlin, wenn auch in Le Havre die Bebauung der Straße lockerer und abwechslungsreicher in der Höhenentwicklung ist. Alle Bauten sind als Skelettbauten mit Ausfachung ausgeführt. Oft bleibt das Skelett in der Fassade sichtbar.“<sup>17</sup> Den konkreten Orientierungspunkt des Vergleichs bildete die Stalinallee, doch auch der nur wenige Jahre später geplante zweite Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee scheint aus der Retrospektive bereits auf. Denn das größte Interesse der ostdeutschen Delegation galt – mit Blick auf das eigene Baugeschehen – dem industrialisierten Wohnungsbau: dem Typenbau aus vorgefertigten Teilen, den man vor Ort vor allem in Le Havre studierte – allerdings mit anderen Ergebnissen, wie der Vergleich mit dem zweiten Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee zeigt. In einer gemeinsamen, schriftlich protokollierten Diskussion vom 10. Oktober 1956 forderten die französischen Kollegen die Vielgestaltigkeit der Baumassen auch bei den Ty-

penwohnungsbauten, die deutschen Kollegen, hier konkret Hanns Hopp, indes nur für die Gesellschaftsbauten. Diese Haltung zeigt sich auch in der Karl-Marx-Allee.

Mit Blick auf die eingangs zitierte Bemerkung von Heike Delitz ist hier auch Hermann Henselmann zu hören, der zwar nicht an der Studienreise selbst, aber an der Sitzung des Deutsch-Französischen Komitees am 10. Oktober 1956 teilgenommen hatte. Auch für ihn war Architektur kein Ausdruck der Gesellschaft, also kein passives Element, sondern hatte aktiv an der Gesellschaftsbildung teil:

- „1. Wir sind der Meinung, dass die Architektur eine sehr starke bewußtseinsentwickelnde Kraft hat. Mit welchen Mitteln kann man das Denken und Fühlen der Menschen beeinflussen?  
2. Nach unserer Meinung spielt die Architektur im Bild der Heimat eine bedeutende Rolle. Dies ist eine komplizierte Frage, es geht nicht um eine historische Wiederher-



Abb. 8: Le Havre, Wohnblöcke in industrieller Bauweise im Zentrum der Stadt, entworfen von Auguste Perret

stellung, sondern um neue Qualitäten, und zwar, die dem Volk vertraut sind.

3. Mit den neuen technischen Errungenschaften eine veränderte Architektur möglich zu machen.<sup>18</sup>

Für diese Ziele stehen alle drei hier untersuchten Siedlungsareale, doch scheint mir im Sinne der Flierlschen „Koevolution“ der zweite Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee dabei von besonderer Bedeutung zu sein. Während die Architektur der Stalinallee und jene des Hansaviertels deutlich mit den jeweiligen Systemen verbunden waren, also konfrontativ gemeint waren, kann der zweite Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee auch als Brückenschlag gelesen werden, und zwar in das westliche Ausland mit dem Ergebnis einer eigenständigen kritischen Aneignung und Übertragung bautechnologischer Prinzipien: der Normierung und Typung im industrialisierten Wohnungsbau sowie im Umgang mit dem Material Stahlbeton. Und da wirkte Auguste Perret deutlich impulsgebend.

## Fazit

Politisch als Konfrontation gedacht und gebaut, die mit der Wiedervereinigung überwunden war, sind diese drei Ensembles als Einheit zu denken: als gemeinsames Erbe, in dem sich West- und Osteuropa verbinden; ein Erbe, das zugleich politische Konfrontation und kulturelle Koevolution baulich verkörpert.

Die Gegenüberstellung zeigt ebenso die jeweilige Rückbindung in den internationalen Vergleich. Beim Hansaviertel ist das ganz offensichtlich – auch als Programm von vornherein so angelegt. Anhand der Reisen der DDR-Delegationen und der Berichte zu Entwicklungen im Ausland gilt dies aber auch für die Stalinallee, vorausschauend auch für den zweiten Bauabschnitt. Auf beiden Seiten strebte man nach einem „Neuanfang“ – zwar mit unterschiedlicher Ausrichtung, aber dennoch mit Anschluss an internationale Entwicklungen.

<sup>1</sup> DELITZ, *Gebaute Gesellschaft*, 2009.

<sup>2</sup> Vgl. HASPEL / FLIERL, *Karl-Marx-Allee und Interbau*, 2017, S. 112.

<sup>3</sup> Vgl. den Beitrag von DOLFF-BONEKÄMPER in diesem Band, S. 102–115.

<sup>4</sup> HASPEL / FLIERL (wie Anm. 2), S. 110–116.

<sup>5</sup> Vgl. BUTTER, *Neues Bauen*, 2006, S. 20–25.

<sup>6</sup> DOLFF-BONEKÄMPER, *Die Stalinallee*, S. 28.

<sup>7</sup> So die Verwendung klassischer Bauelemente wie die dorischen Säulen oder Palmettenabschlüsse im Block von Richard Paulick.

<sup>8</sup> HASPEL / FLIERL (wie Anm. 2).

<sup>9</sup> Walter Ulbricht, zitiert bei LEINAUER, *Modern geplant – komplex gebaut*, 2015, S. 149.

<sup>10</sup> Titel des Artikels von Kurt Liebknecht, in: *Neues Deutschland* vom 7. Juni 1956.

<sup>11</sup> Akte des Bundesarchivs DH 2 / 20164.

<sup>12</sup> Gründung eines Komitees für deutsch-französische Zusammenarbeit, in: *Deutsche Architektur* 4, 1955, Heft 4, S. 192.

<sup>13</sup> NZ-Interview mit Hans Gericke, *Kühn in Farbe und Form baut Frankreich. Paris / Le Havre / Corbusier*, in: *Nationalzeitung* vom 7. Juni 1956.

<sup>14</sup> Maschinenschriftlicher Bericht von Hanns Hopp, in: *Bundesarchiv DH 2 / 20164* (wie Anm. 11), S. 5.

<sup>15</sup> Kurt LIEBKNECHT, *Architekten aus der DDR in Frankreich*, in: *Neues Deutschland* vom 7. Juni 1956 (s. auch Anm. 10).

<sup>16</sup> Maschinenschriftlicher Bericht über die Studienreise einer deutschen Architekten-Delegation nach Frankreich im Mai 1956, S. 3, o. Autorennamen; vermutlich der offizielle Bericht, den Kurt Liebknecht, Hanns Hopp und Walter Mickin gemeinsam verfassten, in: *Bundesarchiv DH 2 / 20164* (wie Anm. 11).

<sup>17</sup> Hopp (wie Anm. 14).

<sup>18</sup> Maschinenschriftliches Sitzungsprotokoll vom 10.10. 1956, in: *Bundesarchiv DH 2 / 20164* (wie Anm. 11).

## Literatur

Bundesarchiv, Akte DH 2 / 20164.

Andreas BUTTER, *Neues Leben, neues Bauen*, Berlin 2006.

Heike DELITZ, *Gebaute Gesellschaft. Architektur als Medium des Sozialen*, Frankfurt / New York 2009.

Gabi DOLFF-BONEKÄMPER, *Die Stalinallee. Der erste Bauabschnitt*, in: Jörg HASPEL / Thomas FLIERL (Hrsg.), *Karl-Marx-Allee und Interbau*, 2017, S. 24–32.

Jörg HASPEL / Thomas FLIERL (Hrsg.), *Karl-Marx-Allee und Interbau 1957. Konfrontation, Konkurrenz und Koevolution der Moderne in Berlin*, Berlin 2017.

Irma LEINAUER, *Modern geplant – komplex gebaut. Industrialisiertes Bauen an Karl-Marx-Allee und Leninplatz*, in: Thomas KÖHLER / Ursula MÜLLER (Hrsg.), *Radikal Modern. Planen und bauen im Berlin der 1960er-Jahre*, Berlin 2015, S. 148–157.

## Political Confrontation and Cultural Co-evolution: Berlin

### Abstract

The focus of this article is on the housing ensembles Stalinallee – Hansaviertel – Karl-Marx-Allee, 2nd construction phase, and on the terms „confrontation“ and „co-evolution“. Furthermore, the view is widened to the West, particularly to France, Le Havre and the architect Auguste Perret as role models for industrial construction in the eastern part of Berlin. In 1956, an East German delegation of architects travelled to Le Havre and other French cities to familiarise themselves with modern French architecture and town planning.

