

Andreas Butter

Die ostdeutsche Nachkriegsmoderne in Bauten des Verkehrs und der Telekommunikation

Der vorliegende Artikel ist Teil des Kapitels «Industriebau» einer von der IKEA-Stiftung geförderten Dissertation über die Moderne in der Architektur der SBZ/DDR zwischen 1945 und 1951, die voraussichtlich im Frühjahr 2002 abgeschlossen sein wird.

Auch wenn sie im engeren Sinn nicht zum Industriebau gehören, sollen Brücken, Bahnhöfe, Rundfunk- und Fernsehanlagen der ersten Nachkriegsjahre wegen ihrer überwiegend technischen Bestimmtheit in diesem Kontext betrachtet werden. Über sie, wie auch über den Straßenbau, findet sich in den zeitgenössischen Publikationen vergleichsweise wenig Material. Ein Artikel aus dem Jahr 1955 erklärte den «Kollegen Bauingenieuren», die für diese Informationspolitik kein Verständnis hatten, den Grund: Man wolle westlichen Geheimdiensten, die systematisch Informationen sammeln würden, nicht helfen, durch «Diversion» und «Sabotage» das mühsam Erbaute wieder zu zerstören bzw. im «E-Fall» strategisch wichtige Positionen zu besetzen.¹ Nun war die Spionagefurcht im Kalten Krieg für beide Seiten zwar nicht unbegründet, aber wohl oft überzogen. Im Jahre 1956 konnte immerhin die «Deutsche Architektur» ausführlich über das Rundfunkzentrum an der Berliner Nalepastraße berichten;² die Gebäude des DDR-Fernsehens blieben dagegen bis in die jüngste Vergangenheit Gegenstand durch nichts begründeter baugeschichtlicher Spekulationen.³

Für den Brückenbau gilt, dass die schlechte Nachrichtenlage auch darauf zurückzuführen ist, dass es sich in den allermeisten Fällen um dringende Reparaturen handelte und nicht um die Umsetzung prononciert neuer Entwürfe – waren doch allein 1.000 Brücken der Deutschen Reichsbahn während des Krieges mit unterschiedlichem Schweregrad zerstört worden.⁴ Bereits kurz nach Kriegsende entstanden provisorische Übergänge, von denen fünf Jahre später noch 360 existierten. Abgesehen von der Wiederherstellung komplizierter Bogenkonstruktionen wie an den Brücken in Plauen⁵ und Jocketa⁶ verdienen zwei weitere Wiederaufbauten, beides sind



Abb.1: Saalebrücke in Saalfeld (Cover der Zeitschrift *Bauplanung und Bautechnik* 4/1948)

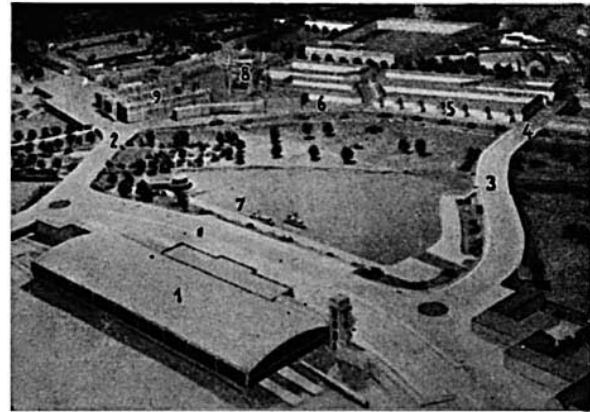
Saalebrücken, besonderes Augenmerk: In Saalfeld entschied man sich Anfang 1946 (!) nicht für eine Stahlbeton-Balkenbrücke, die «baustoff- und kostenmäßig den geringsten Aufwand» benötigt hätte, «die aber in ihrer Linienführung und Nüchternheit nicht in das Stadtbild der Stadt Saalfeld passte».⁷ Stattdessen entstand in verhaltener Anlehnung an die alte, in Naturstein aufgeführte Dreibogenbrücke eine Fünfbogenbrücke als Beton-Rahmenkonstruktion. Allerdings vermochten sich selbst im Ergebnis dieses Beharrens auf ein hergebrachtes Gestaltbild moderne Tendenzen durchzusetzen. (Abb.1) So vermitteln die vier Bogenscheiben jeder Öffnung dem Bauwerk beim näheren Hinsehen den Zug eines strukturellen Zusammenspiels einzelner, leichter Funktionselemente – eine Wirkung, die es auf die Titelseite der

Zeitschrift *Bauplanung und Bautechnik* brachte.⁸ Ganz neu waren sowohl das Konstruktionsverfahren als auch seine ästhetische Wertschätzung nicht. In Helmstedt und Unterboihingen waren bereits vor dem Krieg ähnliche Brücken entstanden, deren «aufgelöstes Tragwerk» 1937 von den nicht besonders ideologisierten Herausgebern eines Spezialwerkes über Eisenbetonbauten in der Wirkung als «überzeugend» und «reizvoll» bewertet wurde.⁹

Sinn für die Eleganz eines schlanken Stahlbeton-Bogens bewiesen gleichfalls die Stadtoberen in Halle, die 1947 den mittleren Teil der zwanzig Jahre zuvor erbauten Giebichensteinbrücke in den selben Formen durch ihren Architekten Adolf Heilmann wieder aufbauen und die Umgebung zu Gunsten einer Grünanlage freiräumen ließen.¹⁰

Anders als der Brückenbau brachte das Gebiet der Bahnhofsarchitektur bei nur wenigen überlieferten Projekten eine erstaunliche Vielfalt an Lösungen hervor: Für die Brandenburgische Hauptstadt Potsdam war 1951 eine Bahnhofshalle mit großflächiger Verglasung und Bogendach vorgesehen. (Abb.2) Ihrer stadtseitigen Längsfront sollten allerdings ein axial betonter Vorbau und ein Turm angegliedert werden, die auf dem von tiefen Parktaschen eingeschnürten Vorplatz wie deplazierte Bausteine eines Gauforums gewirkt hätten.¹¹ Gebaut wurde Potsdams Hauptbahnhof erst Ende der fünfziger Jahre in Pirschheide und nach anderem Entwurf.

Auch der 1950, erstaunlicherweise in der West-Berliner «*Bauwelt*»¹², veröffentlichte Entwurf eines neuen Hauptbahnhofes für Erfurt blieb unausgeführt. (Abb.3) Zum Umstand, dass der Bahnhof aus der Gründerzeit im Kriege intakt geblieben war und der neue Standort zwar verkehrstechnisch vorteilhaft, aber nicht unbedingt notwendig war, kam die konsequent funktionalistische Entwurfshaltung des Reichsbahnarchitekten Günther Worlitzsch, die zu diesem Zeitpunkt in der DDR bereits



Potsdam vom Bahnhof aus: 1. neue Bahnhofshalle; 2. Schloßbrücke; 3 und 4 neue Brücken; 5. Hotelgroßbau; 6. Uferpromenade; 7. Dampferanlegestelle; 8. Nicolaibrücke; 9. Stadtschloß.

Abb.2: Projekt für den Hauptbahnhof Potsdam (*Sonntag* 19/1951)

nicht mehr lange gelitten war. Asymmetrisch gruppierte Quader, in Stahlskelettbauweise mit Vorhangfassade errichtet, im Inneren aus weiten lichtdurchfluteten Räumen bestehend, sollten den Vorplatz bestimmen, «... das Eingangstor, das den Pulsschlag des Lebens in der Stadt bestimmt und der menschlichen Sehnsucht Traumwege in die weite Welt verheißt».¹³ Ein solchermaßen entgrenztes Raumgefühl entsprach, zumindest für die Neugestaltung realer Orte, nicht mehr dem Verständnis einer autoritären Gesellschaft, wie es sich in der DDR in historisch kurzer Zeit wieder herausgebildet hatte.

Zur Ausführung kamen stattdessen monumentale Bahnhofsbauten, die im Spannungsverhältnis von gereihten Vertikalgliedern auf glattem Untergrund mit der Dominanz des massig in die Mittelachse gesetzten Hallenkörpers ihre Strenge über die Vorplätze ausbreiteten. Herrschte bei den Bauten in Dessau und Merseburg¹⁴ sowie einem nicht realisierten Entwurf für den Ostbahnhof in Berlin¹⁵ der rechte Winkel, bezog man sich bei Ausführung des Letzteren auf die Rundbogenformen des Vorgängerbaues und sorgte so für eine

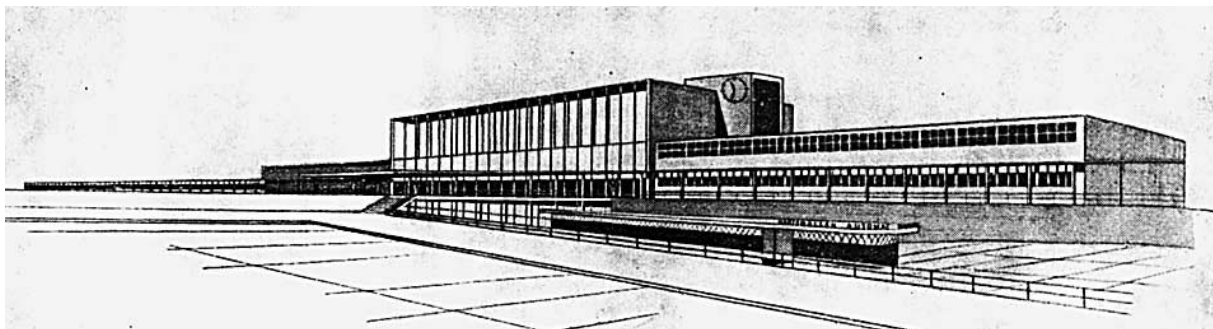


Abb.3: Projekt für den Hauptbahnhof in Erfurt (*Neue Bauwelt* 24/1959)

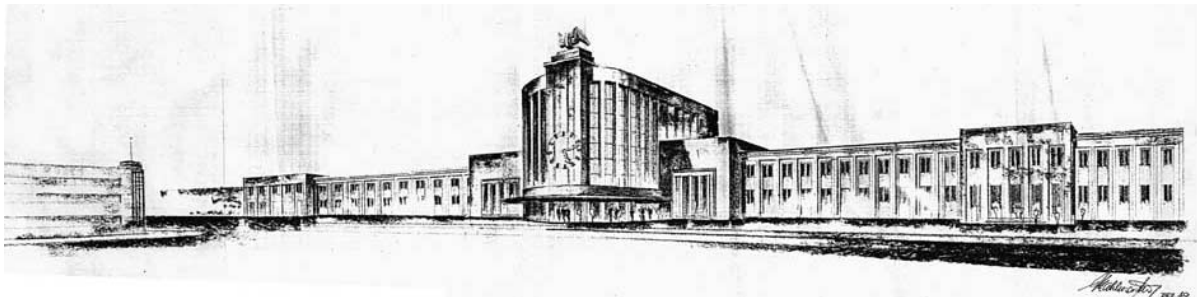


Abb.4: Projekt für den Ostbahnhof in Berlin (Archiv der Deutschen Bahn, historische Sammlung, heute Landesarchiv Berlin)

gewisse Auflockerung. Ein weiterer zwischen 1946 und 1949 zur Diskussion gestellter Vorschlag für den Ostbahnhof¹⁶ testete die architektonischen Präferenzen von Reichsbahndirektion, Magistrat und SMAD noch stärker aus. (Abb.4) Hier wurde der Mittelhalle ein für Bahnhöfe ungewöhnliches Bewegungsmotiv zugestanden; allerdings wächst die abgerundete, wie eine Schnellzuglokomotive nach vorn strebende Mittelpartie auch in der Höhe über die Nebenflügel hinaus. Auf ihr zelebrieren schmale hohe Fenster cathedralhaft die Weihe des Schienenverkehrs, kulminierend in den Reichsbahn-Adlerschwingen auf einem vorgestellten Pylon, der dem des deutschen Pavillons der Pariser Weltausstellung von 1937 nachempfunden ist. Wie in einer Vorwegnahme des dreißig Jahre später geprägten postmodernen Slogans «Anything goes» erscheint diese in Zeiten großer Unsicherheit entstandene Komposition aus etwas Mendelsohn, einem guten Teil Poelzig und einer entscheidenden Zugabe Speer, als tollkühn-naiver Versuch, Gestaltbilder der Vergangenheit pseudofuturistisch zu vermengen – allerdings restlos frei von Ironie, wie sie in den achtziger und neunziger Jahren ab und zu vorkam.

Gleichfalls den Vorplatz dominierend schiebt sich die von Egon Hartmann 1949 für Gotha entworfene Bahnhofshalle zwischen den Seitentrakten nach vorn.¹⁷ Allerdings nehmen das Aufbrechen des Kubus durch senkrechte, bis zum Dach reichende Fensterbänder und das weite, schlank aufgeständerte Vordach diesen Zug wieder zurück und verleihen dem Bau statt einer einschüchternden eine eher elegant-dekorative Wirkung. Die Darstellung erinnert an den Hauptbahnhof von Zwickau, der 1933-36 auf der Basis eines Wettbewerbsprojektes von Wilhelm Kreis von Otto Falck errichtet worden war und den 1933-35 erbauten Bahnhof von Florenz.¹⁸

Wie diese unausgeführt gebliebene Planung, etwa aus dem Jahre 1949, stammen auch die signifikant modernen Entwürfe eines Werks-Bahnhofes für die

Verbindungsbahn des Stahlstandortes Unterwellenborn (Knauss)¹⁹ und einer Wellblech-Güterhalle (Martin Wimmer)²⁰ aus dem Fundus praktischer Entwurfsaufgaben der Hochschule in Weimar. Bescheiden, aber freundlich sollte sich der verglaste Empfangspavillon des Bahnhofes den Fahrgästen öffnen und sie auf den Weg über eine bedachte Brücke auf V-förmigen Stahlstützen zum Bahnsteig führen. Entwürfe wie der für Unterwellenborn wurden in der DDR erst Ende der fünfziger Jahre wieder möglich, so beispielsweise am Vorbau des S-Bahnhofes Warschauer Straße in Berlin.

Der einzige Bahnhof, der um 1950 in einer vergleichbaren Formensprache realisiert wurde, ist der S-Bahnhof in Berlin-Grünau, der bei aller Transparenz doch ein recht strenges, elementaristisches Verhältnis von Fensterraster und fester Wand erkennen lässt. Der Bau erhielt bereits 1954 ein zusätzliches Obergeschoss, das zwar in sachlichen Formen gehalten war, aber den Minimalismus des Baus in seiner Raumwirkung zunichte machte.²¹ (Abb.5)

Zuletzt sei noch kurz auf ein Beispiel für technische Funktionsbauten der Bahn verwiesen, an das sich vermutlich noch manch andere reihen ließen, das Stellwerk OKN vom Berliner Ostkreuz aus dem Jahre 1953.²² Der nüchterne Zweckbau unterscheidet sich in seiner Blockhaftigkeit sowohl von dynamischen Entwürfen der zwanziger Jahre mit ihren weiten Geschossüberständen und Rundungen als auch von den Versuchen einer heimattümelnden Inszenierung²³, was ihn äußerst dezent in die vielgestaltige Umgebung dieses Bahnhofs einbindet.

Als historisch bedeutsamer kann wahrscheinlich ein anderes Aufgabengebiet eingeschätzt werden. Neben einigen kleineren Sendeanlagen der Deutschen Post, beispielsweise in Zehlendorf bei Oranienburg²⁴ oder in Wöbbelin bei Schwerin²⁵, deren genauere Zuordnung aber noch unklar ist, entstanden in der frühen Phase der DDR zwei Telekommunikationskomplexe von Rang

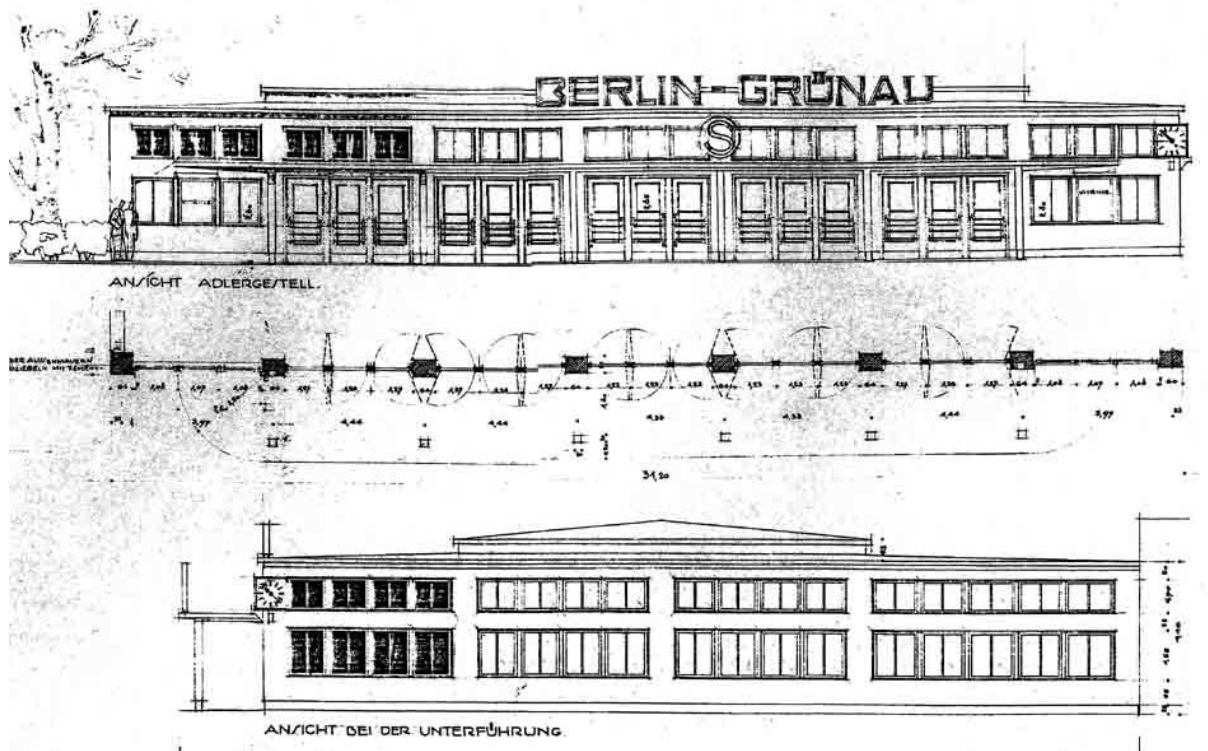


Abb.5: S-Bahnhof Berlin-Grünau (Archiv der Deutschen Bahn, Bereich Personenbahnhöfe)

– die Funkhäuser für Radio und Fernsehen in Berlin. Beide Projekte waren zum Zeitpunkt ihrer Realisierung Geheimvorhaben; beide wurden kurz nach ihrer Fertigstellung auch von Bränden heimgesucht, wobei von Sabotage die Rede war.²⁶ Als «ideologische und politische Waffe»²⁷ über die Grenzen des eigenen Machtbereichs hinaus spielten die Funk-Medien eine Schlüsselrolle im Kalten Krieg – für die DDR bereits Ende Oktober 1949 als «Kommandohöhe im Klassenkampf der Partei, beim Aufbau des Staates und im Kampf gegen den amerikanischen Imperialismus», so Hermann Axen, Verantwortlicher des Sekretariats des Politbüros für Presse und Massenorganisationen.²⁸

Mehr als ein Jahr, bevor der «demokratische Rundfunk» der DDR infolge einer mehrwöchigen britischen Blockade im Juni 1952 das Poelzigsche Funkhaus in Berlin-Charlottenburg endgültig aufgeben musste, begannen die Entwurfsarbeiten zum Umbau einer teilzerstörten Furnierfabrik in Berlin-Rummelsburg, wo der Sender unterkommen sollte. (Abb.6) Eine von Franz Ehrlich geleitete Arbeitsgruppe erstellte in kürzester Frist die Pläne, so dass bereits zu Jahresende 1951 die Sendungen aus dem u. a. durch Lisenengliederung und einen turmartigen Kopfbau aufgewerteten Werksgebäude beginnen konnten.²⁹ Bernhard Kohlenbach sieht hier zu Recht

eine Bezugnahme Ehrlichs, der zeitweise selbst für Poelzig gearbeitet hatte, auf dessen Rundfunkgebäude in der Masurenallee und die ebenfalls stark vertikal betonten Zwanziger-Jahre-Industriebauten der Nachbarschaft, wie dem Kraftwerk Klingenberg.³⁰

Für den separaten, über eine Brücke angeschlossenen Produktionskomplex begannen die Bauarbeiten im Sommer 1952. Am hier betriebenen Aufwand wird deutlich, dass man sich bei aller Fixiertheit auf die propagandistischen Aufgaben sehr wohl über den musischen und Bildungsaspekt des Radios sowie über die Unterhaltungsbedürfnisse der Menschen im Klaren war. Bedingt durch die akustisch optimierte Trapezform der Aufnahmeräume entstand ein geschwungener Baukörper schräg aneinandergereiht und ineinander verschachtelter Studioräume für alle Hörfunkgenres. Einem kleineren spreeseitigen Kopfbau ist am anderen Ende ein höherer, in zwei Stufen weit vorspringender entgegengesetzt. Dieser nimmt die repräsentative Halle, das Treppenhaus und den großen Konzert-Sendesaal auf. In der äußeren Erscheinung des Gebäudes verbinden sich der kraftvolle Schwung des abgerundeten Traktes, der vom kubisch vorstoßenden Kopfbau gleichzeitig aufgenommen und abgefangen wird, mit dem schwer ruhenden Moment der aus Beton erstellten Stürze, Gesimse

und Rundpfeiler zu einer widersprüchlichen Einheit. Auch das Innere ist geprägt vom Versuch eines Architekten der modernen Schule, den traditionellen Erwartungen an eine würdige Raumgestaltung durch eine Synthese entgegenzukommen. Jede der zum Teil vergoldeten Einzelformen ist hier gleichwohl reduziert, in schlanken Proportionen gehalten. Manch hergebrachter Schmuckform wird eine funktionale Begründung unterlegt, so nehmen Stuckvouten die Kabelstränge auf;³¹ andere primär technische Elemente werden zu neuartigem Dekor, wie die gelochten Stuckplatten, die als Schallschluckkombination fungieren und gleichzeitig die Decken im ganzen Haus zieren sollen. Großzügig und der «Nierentischmoderne» des Westens näher als der klassizistischen Trockenheit vieler DDR-Bauten der frühen Fünfziger zeigen sich Partien im Erschließungssystem wie die Wendeltreppe und der verglaste Künstlergang. «Synthese», so lautete auch der Titel eines 1955 produzierten, knapp halbstündigen Dokumentarfilmes – Ehrlichs Versuch einer Bewältigung der Widersprüche von strenger Zweckbestimmung und Repräsentationsgestus fand Mitte der fünfziger Jahre Anklang.³² Die «Deutsche Architektur» verbreitete in diesem Zusammenhang die positiv im Sinne einer «aus der Not gemachten Tugend» gemeinte Losung «Der Architekt gestaltet nicht mit dem Bleistift, sondern mit Geld».³³

Für das Projekt eines noch größeren Funkhauses in Leipzig, das Ehrlich 1953 bis 1959 unter Einbeziehung der gebogenen Berliner Grundrisskonfiguration plante, fehlte allerdings das Geld, u. a. wegen der vorgesehenen gigantischen Mischform aus Hochhaus und Fernsehturm.³⁴

Auch für das Fernsehzentrum in Berlin-Adlershof wurde bis zum jetzigen Zeitpunkt die Autorenschaft von Franz Ehrlich angenommen. Während eines 1994 abgehaltenen Fachsymposiums «Der Architekt Franz Ehrlich – die Bauten des Deutschen Fernsehfunks 1952-1957», konnte, da die Quellenforschung sehr mangelhaft vorgenommen wurde, über etwaige Planungsumbrüche oder Anpassungsprozesse nur gemutmaßt werden.³⁵ Ehrlichs Autorenschaft für wesentliche Bereiche des Ensembles und die Datierung blieb allerdings unangefochten, wobei die stilistisch heterogene Erscheinung der Einzelgebäude in einer dennoch geschlossenen Gesamtwirkung allen an der Diskussion Beteiligten Rätsel aufgab. Es ist heute schwer zu beurteilen,

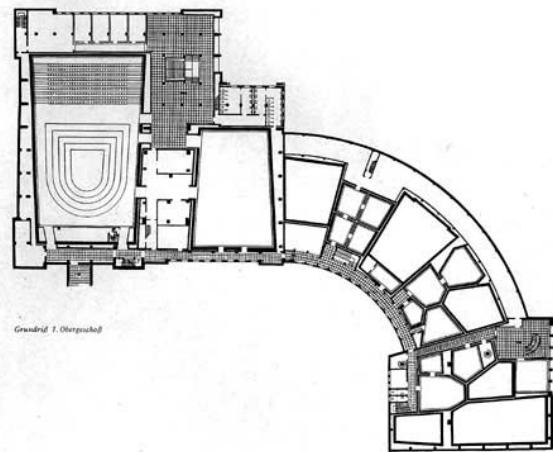


Abb.6: Funkhaus des Radios in Berlin-Rummelsburg, Grundriss des ersten Obergeschosses (*Deutsche Architektur* 9/1956)

ob die mangelhafte Recherche dem Baukomplex mehr geschadet oder genutzt hat. Die Zuweisung zum Werk des Bauhäuslers Ehrlich trug dazu bei, für Teile eine denkmalgerechte Sanierung durchzuführen; andere Bereiche wurden jedoch abgerissen, wobei die geforderte Neubebauung in der alten Kubatur auf sich warten lässt. Nach Sichtung der Bauakten und Rückfrage bei dem in Kassel lebenden Architekten im Jahr 1999 konnte festgestellt werden, dass der für das Erscheinungsbild signifikante Kern des Baubestandes mit Ausnahme der Trakte an der Agastraße im Herbst des Jahres 1949 von dem freien Architekten Wolfgang Wunsch entworfen und in den beiden Folgejahren ausgeführt wurde.³⁶

Die für die Außenwirkung des Baukomplexes wichtigste Front entstand entlang der Rudower Chaussee und firmierte anfangs als «Rundfunk- und fernsehtechnisches Institut». Zwar befand sich das Fernsehen 1950 in der DDR noch in einem Experimentalstadium, doch sollte bereits im Jahr darauf der offizielle Fernseh-Versuchsbetrieb mit regionaler Reichweite beginnen, sodass auch Westberlin und das Umland Berlins erfasst werden konnten. Nach einer Forderung der DDR-Regierung war geplant, die MAS-Stationen im Land Brandenburg als kulturelle Zentren mit Fernsehstationen auszurüsten³⁷; das Fernsehzentrum erweist sich also als Bauvorhaben von ähnlichem gesellschaftspolitischen Rang wie das Funkhaus von Ehrlich.

Zwischen der Langseite eines Turmquaders, der technische Räume und einen Sitzungssaal aufnimmt, und dem trapezförmigen Bühnenhaus mit abgerundeter Front und vorspringenden Wangen erstreckt sich ein anderthalbgeschossiger, gleichfalls technisch bestimm-

ter Trakt, dessen hohes Satteldach ihm bei den Mitarbeitern den Spitznamen «Schafstall»³⁸ einbrachte. Gerade sein unmittelbarer Anschluss an das beschwingt moderne Bühnenhaus und den strengen Turmbau, dessen elementarisierte Fensterformen mit denen der an das Bühnenhaus anschließenden, kubischen Verwaltungs- und Studiobauten korrespondieren, hebt sein an dieser Stelle ohnehin ungewöhnliches Gepräge im Sinne des Heimatstils heraus. Doch wird der Kontrast gemildert, indem auch hier auf die Fensterproportionen des Turmes Bezug genommen wird. Die abgewinkelte Fortsetzung dieses flachen Traktes an der Gegenseite des Turmes bindet diesen, der das um einen weiten, dreiseitig geschlossenen Hof gruppierte Ensemble dominierte, zusätzlich ein.

Wunsch war nach Aussage des Architekten keiner stilistischen Bevormundung ausgesetzt³⁹; es gab also, anders als bei Ehrlich in Rummelsburg, nicht die Veranlassung, einen Kompromiss in Hinsicht auf die «Nationalen Traditionen» eingehen zu müssen – einfach weil die Doktrin in der SBZ noch gar nicht existierte. Vielmehr kam es Wolfgang Wunsch, der seine Ausbildung zwischen 1933 und 1936 erhalten hatte und der nach eigenem Bekunden so unterschiedliche Architekten wie Scharoun und Tessenow schätzte, darauf an, im Zusammenspiel mit der Grünplanung des rückwärtigen Bereichs ein Ensemble zu schaffen, das die technischen und repräsentativen Ansprüche jeweils angemessenen Architektursprache umsetzt. So wird das zweiflügelige Verwaltungsgebäude mit seinen flächenhaft verteilten Quadratfenstern durch einen verglasten Verbindungsbau mit Pfeilerstellung auf durchaus noch dezente Weise monumentalisiert. Entsprechend ist wohl das ländliche Moment des Verbindungstraktes als Ausdruck seiner Stellung, vergleichbar einem Wirtschaftshaus zu sehen.

Im Ensemble sollte er zugleich die Schwere von Turm und Studiobauten mildern, was jedoch im Ergebnis zu einer Kombination führte, die, besonders an der Hofseite, an Bauformen der dreißiger Jahre erinnert. Für den Turm selbst kann das turmartige Treppenhaus der benachbarten, 1936-38 von Hermann Brenner und Werner Deutschmann erbauten Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt als Vorbild angenommen werden⁴⁰, wobei der Nachkriegsbau durch seine Asymmetrien und offenen technischen Anlagen aufgelockerter wirkt. Die von Dieter Hoffmann-Axthelm 1994 geforderte Freistellung des Turms durch Abriss des Verbindungsbauwerks und Schaffung einer Freifläche vom Inneren des Geländes



Abb.7: Fernsehzentrum Adlershof (Sammlung Mischke, Berlin)

bis zur Straße hin⁴¹ hätte sowohl neue Härte durch ein unvermitteltes Nebeneinander von Einzelbauten in das Ensemble gebracht als auch die zweifellos vorhandenen modernen Züge stärker gewichtet; beides wäre einer geschichtlichen Verfälschung gleichgekommen.

Walter Henn, einer der bedeutendsten auf Industriebauten spezialisierten Architekten der Nachkriegszeit, der während der fünfziger Jahre in beiden deutschen Staaten wirkte, versuchte 1962 das Bestimmende der Industriearchitektur auf einen Nenner zu bringen als die *«Bindung ... an die Funktion und die Wirtschaftlichkeit als ein Ordnungsprinzip ... , das unter den verschiedensten Bedingungen gültig ist ... Die sich ständig wandelnden funktionellen und technischen Bedingungen lassen jedoch keine Schablone zu, sondern fordern immer wieder zur Auseinandersetzung auf.»*⁴²

Hier liegt allerdings auch das Hauptproblem für den Architekturstoriker: Wegen der Komplexität der bau- und produktionstechnischen Bedingtheiten ist es in diesem Bereich nicht immer leicht, eine Form aus ihrer Zweckentsprechung abzuleiten bzw. eine rein gestalterische Absicht zu erfassen. Für die SBZ und frühe DDR ist ersichtlich, dass bei den Architekten, die alle unter enormem Zeit- und Kostendruck standen, doch ein starkes Streben nach ästhetischen Qualitäten durch Reihungen, Akzentuierungen, Ausponderierungen der Einzelformen bestand.

In welchem Maße diese Ordnungsbilder als direkte bauliche Umsetzung eines Produktionsablaufes oder auch als Ausdruck neuer sozialer Beziehungen wirken sollte, darüber gingen die Meinungen auseinander. Zu dieser Frage, aber auch zu technologischen Bestimmtheiten und Traditionslinien der Industriearchitektur in der Zeit um 1950 wird in der Dissertation ausführlich eingegangen werden.

Endnoten

- 1 Gelling 1955, *Brücken*, S. 2.
 - 2 *Aufnahme- und Studiogebäude* 1956.
 - 3 Siehe weiter unten im selben Abschnitt.
 - 4 Koepp 1951, *Brückenbau*, S. 489.
 - 5 Kaiser 1946, *Ebertbrücke*, S. 10.
 - 6 Koepp 1951, *Brückenbau*, S. 491.
 - 7 Rau 1948, *Saalebrücke*, S. 115.
 - 8 Titelseite zu Rau 1948, *Saalebrücke*.
 - 9 *Neues Bauen in Eisenbeton* 1937, S. 103 und 106f. Im selben Werk findet sich auf S. 161, ohne Nennung des Architekten, auch eine Abbildung von Erich Mendelsohns Kaufhaus Schocken in Chemnitz.
 - 10 Heilmann 1950, *Giebichensteinbrücke*, S. 22ff. Am Entwurf der Brücke von 1926-28 war u. a. der Direktor der Halleschen Kunstgewerbeschule, Paul Thiersch, beteiligt. Vgl. *Architekturführer Halle*.
 - 11 Grabow 1951, Presseillustration vom Mai 1951, wiedergegeben bei Emmerich-Focke 2000, *Potsdam*, S. 61.
 - 12 Worlitzsch 1950, *Bahnhof Erfurt*, S. 390f.
 - 13 Ebd., S. 391.
 - 14 Leupold 1951, *Empfangsgebäude*, S. 127f. Zu Dessau vgl. auch *Architekturführer Halle* und Kintscher 1997, *Bahnhöfe*. Der Fassadenentwurf stammt von Eberhard Werner, Leipzig. Der Bau wurde im November 1952 fertiggestellt.
 - 15 Abb. bei Demps 1991, *Schlesischer Bahnhof*, S. 250f.
 - 16 Insgesamt sind im Archiv der Deutschen Bahn in Berlin (heute Bestand des LAB) sieben Wiederaufbaupläne zwischen 1946 und 1949 nachweisbar. Als Architektennamen finden sich: Harder, LUBI, Rietzel, Wittke, Zorn und Mahlemeister.
 - 17 Sammlung Egon Hartmann, München.
 - 18 Vgl. *Architekturführer Erfurt*, Abb. des Bahnhofs von Florenz bei Estermann-Juchler 1982, *Staatsbaukunst*, B 25.
 - 19 Archiv der Bauhaus-Universität Weimar, Nr. 119.
 - 20 Sammlung Martin Wimmer, Berlin.
 - 21 Pläne im Archiv der Deutschen Bahn, Bereich Personenbahnhöfe, Berlin. Foto in: *Berlin und seine Bauten* 1984, Katalogeintrag S. 183.
 - 22 Pläne im Archiv der Deutschen Bahn, Bereich Personenbahnhöfe, Berlin.
 - 23 Vgl. Spröggel 1948, *Stellwerksgebäude*, S. 552 f.
 - 24 Freundlicher Hinweis von Ulrike Schwarz, Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege.
 - 25 Freundlicher Hinweis von Herrn Ende, Landesdenkmalamt Mecklenburg-Vorpommern.
 - 26 Zum Rundfunkhaus Nalepastraße: *Aufnahme- und Studiogebäude* 1956, S. 406 und Metz/Stankoweit 1982, *Funkhaus*, S. 40. Zu Adlershof: Brief von Kurt Heiss an den Minister für Staatssicherheit, Zaisser, vom 17. 5. 1952: Hier wird der ehemalige Generalintendant Hans Mahle «mit allen Konsequenzen verantwortlich gemacht», 1959 jedoch rehabilitiert (Dazu: Müller 1995, *Rundfunk*, S. 2295).
 - 27 Bei Müller 1995, *Rundfunk*, S. 2292.
 - 28 Ebd.
 - 29 *Aufnahme- und Studiogebäude* 1956, S. 399.
 - 30 Kohlenbach 1996, *Franz Ehrlich*, S. 46.
 - 31 Ebd., S. 403.
 - 32 Metz/Stankoweit 1982, *Funkhaus*, S. 36.
 - 33 *Aufnahme- und Studiogebäude* 1956, S. 400.
 - 34 Schöbe 1983, *Franz Ehrlich*, Abb. 99-104. Zur Streichung: Auskunft Bernhard Altenkirch im April 2001.
 - 35 Sowohl Schöbe 1983, *Franz Ehrlich*, S. 106, als auch der *Architekturführer Berlin* ordnen den Komplex Ehrlich mit der Datierung 1956-57 zu. Ehrlich plante zwar für das Fernsehzentrum Adlershof, allerdings betraf diese Arbeit aus dem Jahre 1961 ein Gelände westlich der Agastraße (Bauhaus Dessau, 5253, Standort M2/R6/F3/Rolle 39). Da es sich beim Ursprungsensemble um ein Geheimprojekt handelte, ist dieser Irrtum für eine Forschung vor 1989 noch entschuldbar.
- Doch selbst nach Öffnung der Archive und positivem Aktenbescheid durch das Bundesarchiv hielt der 1994 mit Recherchen beauftragte Architekt Wulf Eichstädt an der alten Zuschreibung fest. Da keine älteren Pläne mit der Signatur «Ehrlich» auftauchten, wurde einfach nicht weitergeforscht. (Zusammenfassung des Büros Eichstädt und der Diskussion zum Arbeitsbericht; Schreiben des Bundesarchivs vom 24. 11. 1994, bei: Media-Park Berlin Adlershof).
- 36 Signierte Entwurfspläne, Schriftwechsel und Fotos im Rundfunkmuseum Berlin-Adlershof (Büro des Intendanten, F 210-00-00/0009 und 0010 und Technische Hauptstelle Adlershof 17). Im BA weitere Pläne (DM-301 Nr. 50228) sowie Schriftwechsel aus dem Jahr 1951 mit Nennung des Architekten Wolfgang Wunsch (DH-1, Nr. 44237 und 44363). Modellfoto in DA 2/1958, S. 114. Lageplan aus dem Jahre 1952 beim Media-Park Berlin Adlershof.
 - 37 Ein Blick hinter den Eisernen Vorhang. Die Fernsehvorrichtungen in der Ostzone. Rundfunkmuseum Berlin-Adlershof, Büro des Intendanten, F 210-00-00/0010. Und: Planübersicht (Grundlagen für den weiteren Ausbau, S. 3, Blatt Nr. 150).
 - 38 Auskunft des Bauleiters Manfred Günther im Februar 1999.
 - 39 Brief von Wolfgang Wunsch vom 17.2.1999.
 - 40 Abb. in: Durth/Nerding 1993, *Architektur*, S. 50.
 - 41 Dieter Wolfgang-Axthelm: Zusammenfassung seines Statements auf dem «Ehrlich-Symposium», 19.1.1995, beim Media-Park, Berlin-Adlershof.
 - 42 *Industriebau* 1962, S. 5.

Bibliographie

Architekturführer Erfurt

Karl-Heinz Hüter u. a., *Architekturführer DDR. Bezirk Erfurt*, Berlin 1978.

Architekturführer Halle

Josef Münszber u. a., *Architekturführer DDR. Bezirk Halle*, Berlin 1977.

Architekturführer Berlin

Joachim Schulz u. a., *Architekturführer DDR. Berlin. Hauptstadt der DDR*, Berlin 1981.

Aufnahme- und Studiogebäude 1956

Aufnahme- und Studiogebäude des Staatlichen Rundfunkkomitees, in: *Deutsche Architektur* 9/1956, S. 399-409.

Berlin und seine Bauten 1984

Berlin und seine Bauten, Teil X, Band B Anlagen und Bauten für den Verkehr (2) Fernverkehr, Berlin 1984.

Demps 1987, Brücken

Laurenz Demps u. a., *Berlin und seine Brücken*, Berlin (Ost) 1987.

Demps 1991, Schlesischer Bahnhof

Laurenz Demps, *Der Schlesische Bahnhof Berlin. Ein Kapitel preußischer Eisenbahngeschichte*, Berlin 1991.

Durth/Nerdinger 1993, Architektur

Werner Durth, Winfried Nerdinger, *Architektur und Städtebau der 30er und 40er Jahre*, Schriftenreihe des Nationalkomitees für Denkmalschutz, Band 46, Bonn 1993.

Emmerich-Focke 2000, Potsdam

Christina Emmerich-Focke, *Stadtplanung in Potsdam 1945 bis 1990 – Kollision des Sozialismus mit dem städtebaulichen Erbe Brandenburg-Preußens in Potsdam*, DisS. an der TU Berlin 1999, Potsdam 2000.

Estermann-Juchler 1982, Staatsbaukunst

Margrit Estermann-Juchler, *Faschistische Staatsbaukunst. Zur ideologischen Funktion der öffentlichen Architektur im faschistischen Italien*, Univ. DisS. 1978, Köln/Wien 1982.

Gelling 1955, Brücken

Otto Gelling, *Pläne von Brücken und Straßen für den «E-Fall»*, in: *Bauplanung und Bautechnik* 1/1955, S. 2.

Heilmann 1950, Giebichensteinbrücke

Adolf Heilmann, *Die Erneuerung der Giebichensteinbrücke in Halle a. d. Saale*, in: *Bauplanung und Bautechnik* 1/1950, S. 22-24.

Industriebau 1962

Industriebau. Internationale Beispiele, hg. von Walter Henn, München 1962

Kaiser 1946, Ebertbrücke

E. Kaiser, *Die Ebertbrücke in Plauen*, in: *Neue Bauwelt* 23/1946, S. 10.

Kintscher 1997, Bahnhöfe

Helmut Kintscher, *Bahnhöfe A-Z. Dessau Hbf.*, München 1997.

Koepf 1951, Brückenbau

Wilhelm Koepf, *Einiges vom Brückenbau der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1950*, in: *Planen und Bauen*, 21/1951, S. 489-493.

Kohlenbach 1996, Franz Ehrlich

Bernhard Kohlenbach, *Franz Ehrlich – ein Architekt zwischen Bauhaustradition und DDR-Doktrin*, in: *Stalinistische Architektur unter Denkmalschutz? Eine Tagung des Deutschen Nationalkomitees von ICOMOS und der Senatsentwicklung für Stadtentwicklung und Umweltschutz in der Architektenkammer Berlin* 6.-9. 1995, München 1996, S. 45-48.

Leupold 1951, Empfangsgebäude

Harry Leupold, *Neue Empfangsgebäude der Deutschen Reichsbahn*, in: *Planen und Bauen* 6/1951, S. 127-128.

Metz/Stankoweit 1982, Funkhaus

Karl Metz, Werner Stankoweit, *Funkhaus Nalepastraße – Pioniertat von Arbeitern und Technikern*, in: *Unbek.* 1982, S. 23-43 (Kopie im Rundfunkarchiv Berlin-Adlershof)

Müller 1995, Rundfunk

Sylvia Müller, *Der Rundfunk als Herrschaftsinstrument der SED, in: Machtstrukturen und Entscheidungsmechanismen im SED-Staat und die Frage der Verantwortung*, Baden-Baden 1995, S. 2287-2326.

Neues Bauen in Eisenbeton 1937

Neues Bauen in Eisenbeton, hrsg. vom Deutschen Betonverein, Berlin 1937.

Rau 1948, Saalebrücke

Rudolf Rau, *Neubau der Saalebrücke Saalfeld*, in: *Bauplanung und Bautechnik* 4/1948, S. 115-116.

Schöbe 1983, Franz Ehrlich

Lutz Schöbe, *Franz Ehrlich. Beitrag zu einer Monographie*, Diplomarbeit an der Humboldt-Universität zu Berlin, unveröffentlichtes Man. 1983.

Spröggel 1948, Stellwerksgebäude

Spröggel: *Stellwerksgebäude*, in: *Neue Bauwelt* 35/1948, S. 552-553.

Worlitzsch 1950, Bahnhof Erfurt

Worlitzsch, Günther: *Bahnhof Erfurt. Vorschlag für die Neuplanung*, in: *Neue Bauwelt* 24/1950, S. 390-391.

Quellen

Archiv der Deutschen Bahn, Bereich Personenbahnhöfe, Berlin.
 Archiv der Deutschen Bahn Berlin, Historische Sammlung, Berlin
 Bundesarchiv Berlin
 Egon Hartmann, München
 IRS Erkner
 Landesarchiv Berlin
 Martin Wimmer, Berlin
 Max. R. Wenner, Wuppertal
 Media-Park, Berlin-Adlershof
 Rundfunkarchiv Berlin-Adlershof
 Sammlung Mischke, Berlin

Abkürzungen

E-Fall: Ernst- (d. h. Kriegs-) Fall
 OKN: Ostkreuz-Nord
 BA: Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde
 DA: Deutsche Architektur, ab 1974 Architektur der DDR
 LAB: Landesarchiv Berlin
 MAS: Maschinenausleihstation
 SMAD: Sowjetische Militäradministration in Deutschland

Zusammenfassung

Die Architektur der ersten Nachkriegsjahre im Osten Deutschlands ist ein bislang wenig untersuchtes Feld. An welchen Traditionen orientierten sich die Architekten nach dem Ende des Nationalsozialismus? Gab es die in der Forschung der letzten Jahre beschworene große «Kontinuität» wirklich? Oder markiert das Jahr 1945 einen fundamentalen Bruch in der Baukultur? Konnte vor dem «Nationalen Aufbauprogramm» überhaupt etwas gebaut werden?

Der vorliegende Beitrag ist einer kurz vor dem Abschluss stehenden Dissertation über die Moderne in der Architektur der SBZ-DDR vor Durchsetzung der Doktrin der «Nationalen Traditionen» 1951 entnommen. Brücken, Bahnhöfe und Telekommunikationsanlagen unterlagen damals zwar der Geheimhaltung, prägten aber das Stadt- bzw. Landschaftsbild und wurden zu Symbolbauten des Neubeginns. So verwundert es nicht, dass trotz einer extrem angespannten Materialsituation ehrgeizige Planungen entstanden, die über die Gewährleistung technischer Funktionserfüllung mit einem hohen, aus verschiedenen stilistischen Quellen gespeisten Gestaltungsanspruch verbunden waren.

Autor

Andreas Butter, geb. 1963 in Dessau, 1986-1992 Studium der Kunstgeschichte an der Humboldt-Universität Berlin, Arbeit als freier Gutachter für die Denkmalpflege in Berlin, Pressebeiträge und Ausstellungen, Publikationen u. a. zur Berliner Stalinallee/ Karl-Marx-Allee, zum Schulbau in der DDR, zum S-Bahnhof Ostkreuz.

Titel

Andreas Butter, »Die ostdeutsche Nachkriegsmoderne in Bauten des Verkehrs und der Telekommunikation«, in: *kunsttexte.de*, Nr. 2, 2002 (9 Seiten). www.kunsttexte.de.