





REGINA STÜRICKOW

Der
Kurfürsten
damm

**GESCHICHTE DES
BERLINER BOULEVARDS**



Vorwort

7



Idee und Ausführung

11

Vom Knüppeldamm zum Prachtboulevard

Ein Reitweg in den Grunewald | Spekulanten kontra Umweltschützer | Ein Boulevard? – Ja, ein Boulevard! | Die Berliner Secession am Kurfürstendamm



Zwischen Zoo und Halensee

Vergnügungen der frühen Jahre

29

Radrennbahnen und Tennisplätze | Wild-West und Orientzauber am Kurfürstendamm | Zwischen Rummel und Sommerfrische: Ein Ausflug an den Halensee | Rummelvergnügen und „Musik für Dicke“: Der Lunapark



Verlorene Paradiесе

43

Die Treffpunkte der Berliner Bohème

„Unser Hintern fährt dritter Klasse“ | Geschichten aus dem Café des Westens | Geschichten aus dem Romanischen Café | Treffpunkt Charlottengrad



Bewegte Zeiten

73

Der Kurfürstendamm in den 1920er-Jahren

Im Sog der Metropole: mondäner Westen – proletarischer Osten | Film, Kabarett, Theater: Vergnügungsindustrie zwischen Kunst und Kommerz | Ein Blick in das „größte Kaffeehaus Europas“ | Konsumparadies des „Neuen Westens“: Der Kurfürstendamm wird Geschäftsstraße | Jüdisches Leben auf dem Kurfürstendamm



Bis zum Absturz Die Zeit des Nationalsozialismus

123

Der Kurfürstendamm zwischen Licht und Schatten | Der Kurfürstendamm verliert sein Gesicht | Bilder aus dem Inferno: Der Kurfürstendamm im Zweiten Weltkrieg



Trümmer und neues Leben Der Kurfürstendamm in der Nachkriegszeit

137

Der Trümmerboulevard | Neue Lebenslust | Zwischen Trümmern, Luxus und Trödel | Gesichter vom Kurfürstendamm | „Mutter Klemke“, die Seele vom Kurfürstendamm



Schaufenster des Westens Von Berlin WW nach West-Berlin

167

Der Boulevard bekommt ein neues Gesicht | Glamour, Glanz und Illusionen: die Internationalen Filmfestspiele | Zwischen Hummer und Kartoffelpuffer: Cafés, Restaurants und Bars in der Nachkriegszeit | Zwischen Optimismus und Resignation: die 1960er-Jahre | Geschichten aus dem Europa-Center | Bilder des Niedergangs: Die 1970er- und 1980er-Jahre



Das Herz der City West Der Kurfürstendamm nach 1990

205

Aufbruch in eine schwierige Zeit
Quo vadis Ku'damm?

Karte des Kurfürstendammes

214

Bibliografie

217

Bildnachweis, Impressum

224



Vorwort

Der Kurfürstendamm ist das, was der Berliner „feine Jejud“ nennt. Wo Regierungsräte, Hochstapler, Bankdirektoren, Schieber, Schauspielerinnen und Kokotten wohnen; derjenige, der am Kurfürstendamm haust, und sei es auch nur im Gartenhaus vier Treppen hoch, gilt als feiner Mensch, als gutsituierter Mensch. Und wenn er einen telefonischen Nebenanschluss hat, ist er ein kreditfähiger Mensch. Für Leute, die vorwärtskommen wollen, ist es also notwendig, am Kurfürstendamm zu wohnen. Zumindest aber in Berlin W. Alle anderen Stadtteile werden nicht respektiert. Der Norden riecht nach Panke, das Zentrum nach Markthalle, der Osten nach Kommunistaufstand.

Dies schrieb der Berliner Journalist Hardy Worm im Jahre 1921. Der Kurfürstendamm in jener Zeit war von einer Aura des Mondänen und Extravaganten umgeben. Bereits zur Kaiserzeit hatte sich hier ein kosmopolitischer, demokratischer, vom preußischen Provinzialismus weit entfernter Lebensstil herausgebildet, der dem biedereren und braven Kleinbürger suspekt war.

Nach dem Ersten Weltkrieg zog der Boulevard Künstler, Intellektuelle und heimatlose Illusionisten aus aller Welt gleichsam magisch an: amerikanische Jazzmusiker, begabte wie unbegabte Dichter und Maler aller Herren Länder, Schauspieler aus Wien, Lebenskünstler aus Prag oder Budapest, verarmte russische Großfürsten und kommunistische Schriftsteller. Auf dem Kurfürstendamm der 1920er-Jahre durchlebte Berlin seine erste multikulturelle Bewährungsprobe.

Im Laufe seiner facettenreichen Geschichte war der Kurfürstendamm stets heftig umstritten. Seinen Kritikern galt er als protzig und neureich, ja im höchsten Grade dekadent; für seine Apologeten hingegen verkörperte er den Brennpunkt der Moderne und der kulturellen Erneuerung. Den Nationalsozialisten war er bereits in den 1920er-Jahren zutiefst verhasst, bedeutete er ihnen doch die Inkarnation alles „Undeutschen“, Dekadenten und Unmoralischen. Zwar vermochte sich der Boulevard nach deren Machtergreifung bis zu den Olympischen Spielen 1936 noch gewisse Freiräume zu bewahren, doch mit der Auslöschung der jüdischen Bewohner des Kurfürstendamms, die mit Boykott und Enteignung ihren Anfang nahm und schließlich in der Massenvernichtung gipfelte, war auch die Zerstörung der Gesellschaft und Kultur des Boulevards vollzogen. Damit hatte der Kurfürstendamm einen entscheidenden Teil seiner Identität und seiner Lebenskraft eingebüßt.

Mit der Isetta auf dem Kurfürstendamm, 1961

In der Nachkriegszeit erwachte der Boulevard schnell wieder zu neuem Leben und entwickelte sich im Zuge des raschen Wiederaufbaus in den 1950er-Jahren zum „Schaufenster des Westens“ und zum Kernstück der westlichen City. Der „Ku’damm“ wurde zum Brennpunkt des gesellschaftlichen Lebens in West-Berlin. Städtebaulich hatte der Boulevard kaum Highlights zu bieten; stets waren es die Menschen, die dort zu Hause waren, die Geschäftsleute, die Gastwirte – und die Originale, die sein einzigartiges Flair ausmachten.

Mit dem Fall der Berliner Mauer 1989 trat der Kurfürstendamm in eine neue Epoche ein. Das „Schaufenster des Westens“ hatte sich über Nacht in ein „Fenster nach Osten“ verwandelt. Jetzt begann das Hinterland Berlins nicht mehr erst in Helmstedt, sondern unmittelbar vor den Toren der Stadt. Die Zeit, in der ausschließlich Besucher aus dem Westen über den Kurfürstendamm flanieren, gehörte dem Gestern an. Menschen aus allen Himmelsrichtungen, besonders aber aus dem Osten, strömten jetzt zum Kurfürstendamm, belebten ihn neu und veränderten sein Gesicht.

Dieses Buch will weder ein nostalgisch verklärtes Bild des Kurfürstendamms entwerfen noch seine Geschichte bis ins letzte Detail zum Besten geben. Es will vor allem ein Stimmungsbild vom vielschichtigen Leben des Kurfürstendamms entstehen lassen, anhand dessen deutlich werden soll, was seine Anziehungskraft einst ausmachte, denn verloren gegangene Atmosphäre ist allein durch noble Geschäfte und aufwendig restaurierte Fassaden nicht zu ersetzen. Ein lebendiger Boulevard muss mehr als nur eine profane Einkaufsstraße sein.

1995 habe ich schon einmal ein Buch über den Kurfürstendamm veröffentlicht, und dieses Buch basiert auf der Ausgabe von damals. Es wurde jedoch gründlich überarbeitet und aktualisiert. Es hat sich natürlich viel getan, und manches erscheint heute in neuem Licht. Der Kurfürstendamm erlebt eine Renaissance, und da scheint es aus der Perspektive des Jahres 2021 richtig, erneut einen Blick in die Vergangenheit zu werfen.

Der Kurfürstendamm hat seine Geheimnisse, Rätsel und auch die eine oder andere Kuriosität: So wird die Mühe desjenigen, der das Haus Kurfürstendamm Nr. 1 sucht, vergeblich sein, denn seit 1925 beginnt der Kurfürstendamm mit der Nr. 10, heute aufgrund der Nachkriegsbebauung mit der Nr. 11. Ursprünglich begann der Kurfürstendamm einige Hundert Meter weiter östlich, nämlich an der Corneliusbrücke am Landwehrkanal. Am 22. August 1925 wurde der Teil des Kurfürstendamms zwischen eben jener Brücke und der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche in Budapester Straße umbenannt. Bis dahin hatte es eine Budapester Straße im sogenannten Alten Westen, zwischen Pariser und Leipziger Platz, gegeben. Im August 1925 wurde diese nach dem am 28. Februar des

Jahres verstorbenen Reichspräsidenten in Friedrich-Ebert-Straße (heute: Ebertstraße) umbenannt. Sie sollte in unmittelbarer Nähe seines Wirkens an ihn erinnern. Um die Ungarn nicht zu verärgern, suchte man einen repräsentativen Ersatz und fand ihn in eben jenem Teilstück des Kurfürstendamms.

Und sollte jemand behaupten, er wohne am Kurfürstendamm 82, dann ist das mit Sicherheit gelogen. Auch diese Hausnummer existiert nicht. Am Kurfürstendamm/Ecke Damaschkestraße finden wir die Hausnummer 76. Überqueren wir den Lehniner Platz, dann treffen wir an der Ecke Roscherstraße schon auf die Nr. 90. Die Nummern 77 bis 89 hat der Lehniner Platz sozusagen verschluckt. Außerdem fehlen aufgrund von Grundstückszusammenlegungen an der Meinekestraße die Nummern 221 bis 223.

Eine weitere Kuriosität sei nur am Rande erwähnt: 1928 hatte ein Abgeordneter in der Bezirksversammlung von Charlottenburg den Antrag eingebracht, zwölf Straßen und Plätze im Bezirk nach namhaften Revolutionären und Sozialdemokraten umzubenennen. Danach sollte zum Beispiel die Kaiserin-Augusta-Allee in Karl-Liebknecht-Straße, die Sophie-Charlotten-Straße in Rosa-Luxemburg-Straße, der Sophie-Charlotte-Platz in Sacco-Vanzetti-Platz und der Kurfürstendamm in August-Bebel-Straße umbenannt werden. – Abgelehnt!

War mal ein Teil des Kurfürstendamms: Blick über die Budapester Straße auf den noch unbauten Platz, an dem später das Europa-Center entstehen sollte. März 1957





Idee und Ausführung

Vom Knüppeldamm zum Prachtboulevard

EIN REITWEG IN DEN GRUNEWALD

Versetzen wir uns zurück in das Jahr 1880 und unternehmen einen Ausflug in den am 1. August 1844 eröffneten Zoologischen Garten. Vor dem neuen Eingangstor am Kurfürstendamm, auf dem Teilstück, das heute Budapester Straße heißt, halten wir inne und schauen uns um. Gärtnereien, Baumschulen und vereinzelte Birkenwäldchen prägen das Bild. Der Blick schweift über das noch unbebaute Land: bis nach Wilmersdorf und Schöneberg, wo sich in der Potsdamer Straße 75 der Königliche Botanische Garten befindet, dessen erst 1856 errichtetes gläsernes Palmehaus die Strahlen der untergehenden Sonne reflektiert. Und am Horizont erheben sich die Kiefern des Grunewalds. Hier herrscht, im Gegensatz zum hektischen Treiben in der Berliner Innenstadt, erholsame Ruhe. Seit nunmehr 300 Jahren schlummert der Kurfürstendamm im tiefen Dornröschenschlaf.

Im Jahr 1542 hatte Kurfürst Joachim II. von dem Architekten Caspar Theß in einem Wald westlich von Berlin, am Spilsee, das Jagdschloss „Zum grünen Wald“ (heute: Jagdschloss Grunewald) errichten lassen. Ob eben jener Kurfürst gleichzeitig einen Damm als Verbindungsweg zwischen dem Stadtschloss und dem neuen Schlösschen durch das sumpfige Gelände aufschütten und mit Bohlen befestigen ließ, ist nicht zweifelsfrei belegt. Der noch namenlose Knüppeldamm, der einen Teil des späteren Kurfürstendamms ausmachte, führte als Verlängerung der Straße Unter den Linden südlich am Tiergarten vorbei bis etwa zum heutigen Olivaer Platz, von wo er als ein Feldweg in Richtung Süden nach Wilmersdorf bzw. in den Grunewald abog.

1850, nach jahrelangem Streit zwischen Friedrich Wilhelm IV. und der Gemeinde Lietzow (heute: Charlottenburg), die gegen den Willen des naturverbundenen Königs an der heutigen Budapester Straße, etwa auf der Höhe des Hotels Schweizerhof, neun alte Eichen abholzen lassen wollte, kaufte der preußische Fiskus den Lietzowern den Damm kurzerhand ab. Für seinen Ausbau schien sich zu diesem Zeitpunkt indes noch niemand zu interessieren. Überlegungen, den „Churfürsten-Damm“ zu

Vergnügen vor
den Toren Berlins:
Besucher im
Berliner Zoo, um
1880

Ein ländliches Idyll, gemalt von Ernst Hancke: 1862 sah der Kurfürstendamm noch aus wie ein Feldweg.



einer Wohnstraße umzugestalten, tauchten erstmals in den 1860er-Jahren auf. Der „Bebauungsplan von den Umgebungen Berlins“ aus dem Jahre 1862 von James Hobrecht hatte zwar schon die Errichtung von Wohnhäusern vorgesehen, doch von den ersten Planungen auf dem Reißbrett bis zur wirklichen Bebauung sollte der Weg noch weit sein. Zur Zeit des Hobrecht-Planes war das Territorium rund um den späteren Kurfürstendamm noch eine ländliche Idylle von recht sprödem Charme, beherrscht von kargen Ackerflächen, Spargelfeldern und weitläufigen Gärtnereien. Am späteren Savignyplatz und der südlichen Wilmersdorfer Straße waren noch zwei Windmühlen in Betrieb.

Erst der preußische Ministerpräsident Otto von Bismarck rückte durch seine Initiative den Damm des Kurfürsten ins Blickfeld. Bismarck, zeitlebens von Übergewicht geplagt, gönnte seiner Gesundheit allmorgendlich einen Ausritt in den Grunewald. Dabei empörte ihn der schlechte Zustand des sandigen Feldweges derart, dass er am 18. Mai 1868 einen Brief an König Wilhelm I. von Preußen aufsetzte, in dem er sich vehement für die Verlängerung des Churfürsten-Dammes als direkte Verbindung zwischen dem Tiergarten und dem Grunewald aussprach. Der König, selbst ein passionierter Reiter, ließ sich von Bismarcks Argumenten überzeugen, und so wurde wenig später der vorhandene Knüppeldamm in Richtung Westen – zwischen dem heutigen Olivaer Platz

und dem Grunewald – um einen komfortablen Reitweg verlängert. Der Gedanke an die Anlage einer repräsentativen Prachtstraße lag jedoch noch immer in weiter Ferne.

SPEKULANTEN KONTRA UMWELTSCHÜTZER

Mit der Reichsgründung 1871 stieg Berlin gleichsam über Nacht in die Reihe der europäischen Metropolen auf und sah sich unversehens mit immensen Problemen konfrontiert. Zählte die Haupt- und Residenzstadt Preußens um 1800 erst 200 000 Einwohner, so waren es 1871 in der jungen Kaiserstadt schon 827 000. Bis 1900 war die Zahl der Einwohner bereits auf 2,7 Millionen und bis 1919 auf 3,8 Millionen angewachsen. Die Stadtlandschaft Berlin, das heißt das Stadtgebiet einschließlich der Vororte, die inzwischen zum Teil selbst zu Großstädten herangewachsen waren, zählte mehr als 4 Millionen Einwohner. Allein Charlottenburg, bis 1920 selbstständige Gemeinde und im Jahr 1880 noch ein beschaulicher, 30 000 Seelen zählender Vorort, war 1914 mit 300 000 Einwohnern die elftgrößte Stadt im Kaiserreich.

Als Berlin über seine Stadtgrenzen nach Westen hinauszuwuchern begann, kletterten die Grundstückspreise in schwindelerregende Höhen. Kleine Besitzer von Ländereien in Charlottenburg, Wilmersdorf oder Schöneberg, die auf dem kargen Boden ohnehin keinen befriedigenden Ertrag erwirtschafteten und stets am Rande der Pleite lavierten, verkauften nun ihren Grundbesitz zu märchenhaften Preisen. Die sogenannten Millionenbauern sind mehr als nur eine Legende! Oft kauften gut situierte Handwerker die Grundstücke auf, verkauften den ständig wertvoller werdenden Grund und Boden wieder mit beträchtlichem Gewinn oder errichteten Mietskasernen, kassierten horrende Mieten und gelangten somit über Nacht zu unerwartetem Reichtum. Die neuen Reichen zogen in repräsentative Villen oder in hochherrschaftliche Wohnungen im Tiergarten, stellten einen ganzen Hofstaat von Dienstpersonal ein, lebten standesgemäß auf großem Fuß, präsentierten ihren Reichtum auf privaten Bällen und amüsierten sich auch sonst „wie Bolle“. Jetzt entstand, was Theodor Fontane einmal „Geldsackgesinnung“ genannt hatte. Für den Schriftsteller blieb der unversehens zu Geld gekommene Berliner ein egoistischer, engstirniger Kleinstädter. 1894 schrieb er in der ihm eigenen Scharfsinnigkeit: „Die Stadt wächst und wächst, die Millionäre verzehnfachen sich, aber eine gewisse Schusterhaftigkeit bleibt.“ – Eine Eigenschaft, die den Berliner Geldadel auch nach mehr als 120 Jahren noch immer trefflich charakterisiert.

Im Zuge des wirtschaftlichen Aufschwungs erkannten weitsichtige Bauunternehmer rasch die zukünftige Bedeutung des „Neuen Westens“ und des Kurfürstendamms. Der aus Hamburg stammende geschäftstüchtige Unternehmer Johann Anton Wilhelm von Carstenn, dem der Ausbau der Kaiserallee (heute: Bundesallee) als großzügige Wohnstraße und die Anlage gartenstadtähnlicher Villenkolonien in Lichterfelde und Friedenau zu verdanken ist, ergriff als erster die Initiative. 1872 kaufte der von ihm ins Leben gerufene Berlin-Charlottenburger Bauverein am Kurfürstendamm zwischen Grunewald und Leibnizstraße ein weiträumiges Areal auf. Carstenn, von den Berlinern als „Napoleon der Grundstückspekulanten“ bezeichnet, wollte auch hier ein repräsentables Villenviertel errichten, das jedoch, da er inzwischen in Konkurs gegangen war, nie realisiert werden konnte. Somit blieb die idyllische Ruhe am Kurfürstendamm noch für einige Zeit erhalten.

Erst die erneute Initiative Otto von Bismarcks sollte endgültig über das zukünftige Schicksal des Kurfürstendamms entscheiden. Der Reichskanzler mag bei seinen morgendlichen Ausritten in den Grunewald viel über die zukünftige Rolle der Hauptstadt des jungen Deutschen Kaiserreiches sinniert und dabei an die prachtvollen Boulevards und Avenuen zurückgedacht haben, die er in Paris so bewundert hatte, wo er von April bis September 1862 als preußischer Gesandter akkreditiert gewesen war. Der Grunewald schien geradezu prädestiniert, für das unaufhaltsam in die westlichen Vororte wachsende Berlin über kurz oder lang eine vergleichbare Bedeutung als Erholungs- und Vergnügungsgebiet zu erlangen, wie sie der Bois de Boulogne für Paris längst innehatte. Würde der Kurfürstendamm als wichtigste Zufahrtsstraße dann den zu erwartenden lebhaften Verkehrsstrom überhaupt bewältigen können? Die ursprüngliche Idee des pleitegegangenen Carstenn, den Damm zu einer 30 Meter breiten Straße auszubauen, erschien dem Kanzler inakzeptabel. Mit provinziellen Lösungen mochte er sich für die aufstrebende Reichshauptstadt nicht zufriedengeben. Eine Prachtstraße, den Champs-Élysées möglichst ähnlich, sollte für das neue Berlin gerade gut genug sein.

Diese Überlegungen formulierte der Kanzler in dem viel zitierten Brief an den Geheimen Kabinettsrat Gustav von Wilmowski vom 5. Februar 1873. Bismarck, der angesichts des zu erwartenden raschen Bevölkerungswachstums in der jungen Kaiserstadt generell für die Anlage breiterer und großzügigerer Straßen plädierte, forderte nachdrücklich den seiner Ansicht nach unverzichtbaren Ausbau des Kurfürstendamms zu einem repräsentativen Boulevard. Auf einer Versammlung der Anlieger, die am 14. November desselben Jahres vom Polizeipräsidium einberufen worden war, erklärte sich die Mehrheit bereit, das nötige

Terrain für die Straßenregulierung entschädigungslos zur Verfügung zu stellen. Zwei Jahre sollte es indes noch dauern, bis eine Kabinettsorder vom 2. Juni 1875 die Straßenbreite auf 53 Meter festlegte und Richtlinien für die Anlage des Reitweges, der Fahrdämme und Gehsteige sowie der Vorgärten aufstellte. Damit sollte der Kurfürstendamm jedoch nur halb so breit werden wie die Champs-Élysées. An einen zügigen Ausbau der geplanten Prachtstraße war indes noch immer nicht zu denken, denn mit dem Kurssturz an der Berliner Börse vom 28. Oktober 1873 hatte der Boom der Gründerjahre ein jähes Ende gefunden.

Erst im Frühjahr 1881 konstituierte sich unter dem Vorsitz des aus Schottland stammenden Hamburger Baumschulenbesitzers John Booth in London die „Kurfürsten Avenue Land Company limited“, ein Konsortium, das sich den Ausbau der Straße zu einer repräsentativen Avenue zum Ziel gesetzt hatte. Die steuerlichen Belastungen, die der preußische Staat der Finanzgruppe auferlegte, waren jedoch derart hoch, dass sie sich zurückzog, ohne überhaupt aktiv geworden zu sein. Booth, der bereits 1864 ein Territorium von ca. 26 Hektar zwischen der heutigen Fasanen-, Lietzenburger-, Ranke- und Hardenbergstraße zur Anlage einer Baumschule gekauft hatte, gab jedoch nicht auf. An die Stelle der englischen trat jetzt eine deutsche Finanzgruppe, als deren Vertrauensmann Booth im August 1882 mit der königlichen Regierung in Potsdam



Ob es den Kurfürstendamm je gegeben hätte, wäre Bismarck kein passionierter Reiter gewesen? Der Kanzler hätte, hoch zu Ross

einen Vertrag abschloss, in dem er sich zum Ausbau der Straße nach den vorgegebenen Richtlinien verpflichtete. Als Gegenleistung erhielt er im Grunewald, der sich, wie der überwiegende Teil der Forsten in und um Berlin, im Besitz des Fiskus befand, eine Fläche von ca. 234 Hektar in Erbpacht mit Vorkaufsrecht, das ihm ermöglichte, bis zum 30. September 1892 das gepachtete Grunewaldgelände zum Preis von 12 000 Mark pro Hektar zu erwerben.

Booth trat wenig später alle seine Rechte am Kurfürstendamm gegen eine angemessene Entschädigung an die Deutsche Bank ab, die die ihrigen wiederum der im Dezember 1882 ins Leben gerufenen „Kurfürstendamm-Gesellschaft“ übertrug. Letztere begann 1883 endlich mit der Anlage der Straße. Als die Straßenbauarbeiten 1886 abgeschlossen waren, verfügte der Kurfürstendamm in der Mitte über einen von zwei Baumreihen begrenzten acht Meter breiten Reitweg, zwei Fahrbahnen von je neun Metern, zwei Gehwege von je sechs und zwei Streifen für die Vorgärten von je 7,5 Metern Breite. Der Verkauf der Grundstücke, mit dem die Gesellschaft im Frühjahr 1885 begonnen hatte, brachte ihr beträchtliche Gewinne ein. 1882 hatte sie ihr Terrain für einen Quadratmeterpreis von ca. 13 Mark erworben, 1885 konnte sie Teile davon schon

Ein brandenburgischer Feldweg: der Kurfürstendamm um 1885



für 38,60 Mark pro Quadratmeter verkaufen. Gleichwohl waren die Selbstkosten nicht unerheblich. Rund ein Fünftel ihres Terrains musste die Gesellschaft unentgeltlich als Straßenland abtreten. Hinzu kamen die Kosten für den Straßenbau, der nur zum Teil von den Anliegern mitgetragen werden musste. Dennoch war das gesamte Gelände bis 1891 verkauft.

1882 hatten Stadt- und Verkehrsplaner ein kurioses Projekt diskutiert, das dem Kurfürstendamm, wäre es jemals realisiert worden, ein gänzlich anderes Erscheinungsbild verliehen hätte: Nach diesen Plänen sollte der Wannsee durch einen Kanal, den Süd-West-Kanal, mit der Spree in Moabit verbunden werden. Es existieren noch Karten, auf denen sein vorgesehener Verlauf skizziert ist: vom Wannsee durch die Grunewaldseen bis zum Halensee, unter der Ringbahn hindurch parallel mit dem Kurfürstendamm bis zur späteren Knesebeckstraße, von wo er in Richtung Norden weitergeführt werden sollte. Der Kurfürstendamm hätte in diesem Falle begradigt werden müssen und letztlich eine Gesamtbreite von 110 Metern erhalten. Eine zweite Variante sah eine Kanalführung weit südlich des Kurfürstendamms durch Schmargendorf und Wilmersdorf vor und hätte ihn in Höhe der Knesebeckstraße nur noch unterquert. Doch schon bald kamen Zweifel an der Wirtschaftlichkeit eines solchen, für die Stadt ohnehin viel zu kostspieligen Projektes auf, sodass es wenig später wieder aufgegeben wurde.

Im März 1889 hatte die „Kurfürstendamm-Gesellschaft“ ein weiteres Projekt in Angriff genommen. Sie machte von dem ihr vertraglich eingeräumten Recht Gebrauch, kaufte das gepachtete Grunewaldgelände zum Preis von 12 000 Mark pro Hektar und konnte sogar noch zusätzliches Gelände ankaufen. Insgesamt erwarb sie 2 362 760 Quadratmeter Grunewaldterrain, wovon letztlich jedoch mehr als 25 Prozent für Straßen, Plätze und Seenflächen abgingen. So verblieben rund 1 700 000 Quadratmeter zum Verkauf. Die Gesellschaft hatte jedoch ca. 1400 Mark pro Hektar für den Holzbestand zu zahlen und die Meliorationskosten zu tragen, das heißt, sie musste Straßenbau, Pflasterung, Kanalisation, die Verlegung von Gas- und Wasserleitungen sowie die Anlage der Seen zur Entwässerung des Geländes finanzieren. Nur ein Teil dieser Kosten wurde den Käufern auferlegt. 1889 konnte der Quadratmeter für 8,30 Mark veräußert werden, 1897 schon für 15,40 Mark. So entstand in nur wenigen Jahren zwischen dem Halensee und dem Hundekehlesee die Villenkolonie Grunewald, in der sich die dünne Berliner Oberschicht, bestehend aus Großkaufleuten, Bankiers, Generaldirektoren der großen Industrieunternehmen, namhaften Künstlern, Rechtsanwälten und Ärzten, landhausartige Villen errichten ließ.

Die Einwände der Waldschützer, die angesichts der massiven Abholzung der Wälder in und um Berlin alarmiert waren, verhallten ungehört, die erregten Debatten im Preußischen Landtag zum Schutz der Wälder blieben ergebnislos. Große Gebiete des Grunewaldes am Wannsee, in Wilmersdorf und Charlottenburg sowie weitere Waldbestände im Tegeler Forst, im Spandauer Forst und in Köpenick waren schon der Bauspekulation zum Opfer gefallen. Auch für den Stadtbahnbau und die Errichtung der Bahnhofsanlagen in Halensee hatte ein beträchtlicher Teil des Grunewaldes weichen müssen. Viele Bürger nahmen die exzessiven Verkäufe von Waldflächen durch den Fiskus nicht widerspruchslos hin. Damalige Umweltschützer sprachen von einer „fiskalischen Waldschlächtere“. Victor von Podbielski, 1901 bis 1906 preußischer Landwirtschaftsminister und somit verantwortlich für die Forsten, erhielt unzählige Drohbriefe, und immer wieder stürmten erzürnte Bürger sein Amtszimmer. Der joviale Herr machte gute Miene zum bösen Spiel und ließ einen Zettel an sein Büro heften: „Der Minister ist mit der Axt in den Grunewald zur Holzauktion.“

EIN BOULEVARD? – JA, EIN BOULEVARD!

Mit dem Ausbau der Villenkolonie Grunewald begann der Aufstieg des Kurfürstendamms, der zunächst als Zufahrtsstraße in die Kolonie und in das Naherholungsgebiet Grunewald diente. Folglich wurde er noch vor seiner Bebauung an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen. Am 7. Februar 1882 nahm die Stadtbahn zwischen den Bahnhöfen Halensee, Charlottenburg und Zoologischer Garten – Letzterer wurde im Oktober 1884 zum Fernbahnhof ausgebaut – ihren Betrieb auf. Am 5. Mai 1886 wurde eine Dampfstraßenbahn vom Zoologischen Garten, die sogenannte Kurfürstendammlinie, bis in den Grunewald in Betrieb genommen. Sie verkehrte werktags alle 30, an Sonn- und Feiertagen sogar alle 15 Minuten. Vom Zoologischen Garten bis in den Grunewald (Koenigsallee/Ecke Schinkelstraße) dauerte die Fahrt ca. 20 Minuten. In den darauffolgenden Jahren wurde die Strecke bis zum Roseneck und schließlich bis zum Hagenplatz verlängert. Doch die Dampfstraßenbahn erwies sich als unrentabel und wurde am 1. Oktober 1899 durch die schnellere und bequemere elektrische Straßenbahn ersetzt.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes bis weit in den „Neuen Westen“ bildete einen Anreiz für Bauherren, sich am Kurfürstendamm zu engagieren. Skeptiker befürchteten indes nicht ohne Grund, die ausufernde Bodenspekulation würde auch hier unansehnliche

Mietskasernen entstehen lassen. Zwar sollten am Kurfürstendamm ursprünglich Villen errichtet werden, doch die Spekulanten setzten sich schließlich durch, und es entstanden, wenn auch keine typischen Mietskasernen, so doch große, ja geradezu überdimensionierte Wohnhäuser. Die wenigen Villen, die zwischenzeitlich errichtet worden waren, fielen der Spitzhacke zum Opfer. Da die zuständigen Bauaufsichtsbehörden keinerlei Richtlinien vorgegeben hatten, war die Chance, auf dem neuen Boulevard eine architektonische Einheit entstehen zu lassen, verspielt worden. Darüber hinaus war das Kaiserreich finanziell nicht in der Lage, sich im größeren Rahmen für die Bebauung der neuen Prachtstraße zu engagieren. Eine Ausnahme bildete die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche, der einzige Renommierbau des wilhelminischen Staates am Kurfürstendamm.

Der vom „Evangelischen Kirchenbau-Verein“ im Sommer 1890 ausgeschriebenene Wettbewerb zur Errichtung der Kirche hatte ursprünglich den Wittenbergplatz als zukünftigen Standort vorgesehen, doch die Charlottenburger Stadtverordnetenversammlung votierte dagegen. So fiel die Wahl schließlich auf den noch namenlosen, unweit des Zoologischen Gartens gelegenen Platz F, der am 22. Oktober 1890, dem Geburtstag der Kaiserin, nach ihrem Namen in Auguste-Viktoria-Platz (heute: Breitscheidplatz) benannt wurde. Aber auch dieser Standort war

1880 fuhr auf dem Kurfürstendamm ein von Siemens & Halske entwickeltes „Elektromobil“, das eine Oberleitung nutzte.



heftig umstritten. Der Polizeipräsident Freiherr von Richthofen, der eine Kirche an dieser Stelle als ein Verkehrshindernis betrachtete, protestierte energisch, aber vergebens gegen das Bauvorhaben. Am 22. März 1891 wurde in Anwesenheit Kaiser Wilhelms II. und seiner Familie der Grundstein für das von Franz Heinrich Schwechten im neoromanischen Stil projektierte Gotteshaus gelegt, das im Angedenken an den Großvater des regierenden Kaisers, Kaiser Wilhelm I., den Namen Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche erhielt.

Ursprünglich waren die Baukosten auf 650 000 Mark veranschlagt worden, doch die Bauherren hatten sich gewaltig verkalkuliert: Der Bau verschlang zu guter Letzt die zehnfache Summe. Ein großer Teil des Geldes musste aus Spenden aufgebracht werden, denn die Stadtverordnetenversammlung lehnte einen Zuschuss mit der couragierten Begründung, man benötige das Geld dringender für soziale Zwecke, strikt ab. Am 1. September 1895 wurde die Kirche, die mit ihrem 113 Meter hohen Turm lange Zeit das höchste Bauwerk der Stadt war, mit einer Staatsfeier und allem nur erdenklichen militärischen Zeremoniell von Wilhelm II. eingeweiht. Da sie zu diesem Zeitpunkt jedoch noch gar nicht fertig war, musste sie zwei Tage später zunächst wieder geschlossen werden. Die noch zu tätigen Bauarbeiten wurden nach und nach beendet, und das monumentale Mosaik in der Vorhalle, das den Einzug der verstorbe-



Zur Einweihung der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche fährt am 1. September 1895 auch das Kaiserpaar vor.