

Andreas Splanemann

GROß-BERLIN

KRIEG, KULTUR UND
KOMMUNALPOLITIK

1900-1920



BeBra Verlag



Geschäftiges Treiben am
Brandenburger Tor.
Zeichnung von Lesser Ury,
um 1920

L. Ury.

ANDREAS SPLANEMANN

Groß-Berlin

*Krieg, Kultur und
Kommunalpolitik
1900–1920*

BeBra Verlag

Inhalt

Auf dem Weg in eine neue Zeit	9
Berlin – eine faszinierende Stadt	11
Ausstellungen und Museen	12
Modernes Verkehrswesen	13
Industrie und Elektrotechnik	14
Eine neue Branche: Die Luftfahrt	16
Wohnungsnot	20
Groß-Berlin entwickelt sich	22
Berlin und die fehlende Einheit	25
Proteste und Reformvorschläge	26
Eine Reise nach London	29
Der Zweckverband Groß-Berlin	30
Ein neuer Oberbürgermeister, aber keine Bewegung in der Groß-Berlin-Frage	32
Vor der Revolution	36
Die Politik des Bürgerausschusses	40
Fehlender Wohnraum – ein wachsendes Problem	42
Revolution und Demokratisierung	47
Berlin – eine Stadt mit vielen Gesichtern	47
Der Krieg verschlechtert die Lage	50
Die Spaltung der Arbeiterbewegung	56
Enttäuschende Wahlbeteiligung bei den Kommunalwahlen	62
Klara Weyl, die einzige Frau im Magistrat	65
George Grosz: »Die Stützen der Gesellschaft«	67

Auf dem Weg nach »Groß-Berlin«	71
Hier spielt die Musik: die Stadt nach dem Krieg	71
»Potsdamer Platz«: ein Skandalroman von Curt Corrinth	73
Die Groß-Berlin-Pläne der preußischen Regierung	74
Enge Absprachen mit dem Berliner Magistrat	77
Der erste Vorentwurf	79
Die Antwort des Oberbürgermeisters Adolf Wermuth	80
Der offizielle Gesetzentwurf	84
Reaktionen aus Berlin	88
Ablehnung aus dem Umland	90
Stellungnahmen der Städte	90
Stellungnahmen des Oberpräsidenten Maier	93
Der Gesetzentwurf in der Landesversammlung	93
Die Verabschiedung des Groß-Berlin-Gesetzes	97
 Ein holpriger Start	 105
Unterhaltungsindustrie und Nachtleben	105
Mord und Totschlag	106
Aufbau der neuen Stadtgemeinde	109
Die Bezirke	112
Das Wahlverfahren	115
Die Wahlen vom Juni 1920	117
Stadtverordnetenwahlen Groß-Berlin	119
Konstituierung des Berliner Magistrats	121
Streit um ehrenamtliche Mandate	126
Kampf um Gesetzesänderung	128
Groß-Berlin erneut Thema in der Landesversammlung	132
Der Magistrat der neuen Stadtgemeinde	134
Oberbürgermeister Wermuth tritt zurück	136
Erste Maßnahmen der Berliner Zentralverwaltung	139
Die Bildung der Bezirksämter	141
Hindernisse und Verzögerungen	146

Sorge um die Lebensfähigkeit der Provinz	149
Gern gesehen: Filme aus Berlin und Brandenburg	149
Leere öffentliche Kassen in Brandenburg	152
Provinziallandtag ohne Einfluss auf Groß-Berlin	155
Streit um Schadenersatz	156
Die Provinz Brandenburg	157
Der Provinziallandtag	160
Neue Stadtgemeinde mit knapper Kasse	163
Sparappelle	166
Die Verwaltungsaufgaben in den Bezirken	167
Stand des Verwaltungsaufbaus 1921	169
Angriffe auf das Groß-Berlin-Gesetz	172
Die Stadtverwaltung wehrt sich	176
Kritik aus Reinickendorf	178
Oberbürgermeister Böß gegen die Bezirke	181
Im Austausch: Die Bezirksbürgermeister	184
Groß-Berlin und die Restverbände	185
Die Wiederholungswahlen vom 16. Oktober 1921	191
Veränderte Verhältnisse: Die Landtagswahlen vom Februar 1921	191
Starke Verluste für die Linken	195
Reaktionen auf die Wahlergebnisse	200
Ausblick	207
Anhang	217
Anmerkungen	217
Ausgewählte Literatur	218
Der Autor	219
Bildnachweis	220



*Im dicht bebauten Alt-Berlin herrschten vielfach Armut und Wohnungsnot.
Erster Hof im Krögel mit posierenden Kindern, Blick vom zweiten Hof.
Aufnahme von Heinrich Zille, um 1896*

Auf dem Weg in eine neue Zeit

Das Jahr 1920 hat für die Berliner Geschichte und die Entwicklung der Stadt eine außerordentliche Bedeutung. Am 27. April 1920 verabschiedete die Preußische Landesversammlung mit einer knappen Mehrheit das Groß-Berlin-Gesetz. In Kraft getreten ist es dann zum 1. Oktober 1920. Ob den Zeitgenossinnen und Zeitgenossen die Tragweite dieser politischen Entscheidung tatsächlich bewusst war, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden. Auch wenn das Thema »Groß-Berlin« über lange Zeit immer wieder auf der politischen Tagesordnung stand, fand die Verabschiedung des Gesetzes eine nur spärliche Resonanz in der Presse.

Die Entscheidung in der Preußischen Landesversammlung hatte jedenfalls enorme Auswirkungen: Durch das Groß-Berlin-Gesetz von 1920 wurde Berlin mit seinen Vororten und Vorstädten vereinigt. In der neuen Stadtgemeinde lebten nunmehr fast vier Millionen Menschen. Berlin war damit mit Abstand die größte deutsche Stadt und ist es bis heute geblieben. In der damaligen Zeit belegte sie nach New York und London Platz drei der Welt-rangliste. Bis heute ist die damals geschaffene Struktur der Stadt in wesentlichen Punkten erkennbar. Auch an der Fläche Berlins hat sich seit 1920 nur wenig verändert. Das Gesetz schloss acht Städte, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirke zusammen. Das Stadtgebiet wuchs von ursprünglich knapp 66 Quadratkilometern (Alt-Berlin) auf eine Fläche von 878 Quadratkilometern (Groß-Berlin) an. Die Landschaft Berlins war sehr heterogen, viele Bereiche am Rand der neuen Stadt waren noch ländlich geprägt und entsprechend dünn besiedelt. Auf jeden Fall erhielt Berlin damals durch die weiträumige Eingemeindung umfassende Reserven, um sich entwickeln zu können. Die folgenden Jahre waren von einem

beispiellosen kommunalpolitischen Aufbau geprägt. Diese Vereinheitlichung der Verwaltungen und Betriebe erbrachte für die Bevölkerung viele Vorteile, vor allem in den Weimarer Jahren konnten somit zahlreiche auch sozial wirksame und längst überfällige Vorhaben auf den Weg gebracht werden.

Tatsächlich ist 1920 mit der Verabschiedung des Groß-Berlin-Gesetzes eine lange Phase einer Kleinstadt- und Kirchturmpolitik zu Ende gegangen. Der Reform sind jahrelange heftige politische Auseinandersetzungen über den richtigen Weg vorausgegangen. Hier ging es nicht nur um lokalpolitische Interessenspolitik, sondern um Geld, politische Macht und Einfluss.

Bis 1920 gab es im Großraum Berlin keine einheitliche Verwaltung, keine einheitlichen Verwaltungsvorschriften und keine gemeinsamen Behörden. Die Versorgung mit Gas, Wasser und zunehmend auch Elektrizität, die Entsorgung von Abfall und Abwasser, aber auch der öffentliche Personennahverkehr wurden von zahlreichen Werken und Unternehmen gewährleistet. Diese zersplitterten Zuständigkeiten waren ineffizient und kompliziert. Bereits einfache Baumaßnahmen waren aufwendig, weil unter Umständen mehrere Verwaltungen beteiligt waren, die nach unterschiedlichen Vorschriften arbeiteten. Eine übergeordnete Koordination fand nicht statt. Es gab keine einheitliche Besteuerung und keinen interkommunalen Lastenausgleich. Das führte dazu, dass es sehr reiche und sehr arme Gemeinden im Groß-Berliner Raum gab, was die Debatte um eine politische Lösung der Groß-Berlin-Frage erheblich erschwerte. Längst war es üblich, dass viele Wohlhabende in Berlin arbeiteten, aber steuerlich begünstigt in den sich rasch entwickelnden Vororten wohnten, wo die Steuersätze niedrig waren. Der Erste Weltkrieg verschärfte die sozialen und politischen Probleme im Großraum Berlin; besonders nach dem Krieg machte sich die Wohnungsnot stark bemerkbar. Benötigt wurden damals billige und kleine Mietwohnungen. An diesen hatten die Gemeinden kein Interesse, weil nur große und komfortable Wohnungen zum Zuzug von gutsituierten Mitbürgern und damit solventen Steuerzahlern führten.

Diejenigen, die damals politisch miteinander stritten, sind heute nahezu unbekannt, ihre Leistungen sind durch die geschichtlichen Entwicklungen in Vergessenheit geraten. Durch das Jubiläumsjahr 2020 wurde zumindest teilweise an die Akteure der damaligen Jahre erinnert. Dazu gehören Persönlichkeiten wie die ehemaligen Oberbürgermeister Alexander Dominicus (Schöneberg), Ernst Scholz (Charlottenburg) oder Alfred Scholz (Neukölln), die Berliner Oberbürgermeister Martin Kirschner (1899–1912), Adolf Wermuth (1912–1920) und ab 1921 sein Nachfolger Gustav Böß. Auch andere Politiker, die aus der Berliner Kommunalpolitik kamen, wie der Preußische Ministerpräsident Paul Hirsch, spielten eine herausragende und im Falle von Hirsch sogar eine entscheidende Rolle bei der Entstehung des Groß-Berlin-Gesetzes. So auch der damalige Unterstaatssekretär im Preußischen Ministerium des Innern, Friedrich Freund, der nicht nur die Entwürfe des Gesetzes verfasst, sondern auch die Gesetzesentwürfe mit den Befürwortern aus Berlin und den Kritikern vor allem aus dem Umland abgestimmt hat.

Berlin – eine faszinierende Stadt

Zweifellos übte die deutsche Hauptstadt mit ihren Regierungsgebäuden und repräsentativen Einrichtungen, einer lebendigen Kunst- und Wissenschaftsszene sowie den zahlreichen Museen und Sammlungen auch international eine starke Anziehungskraft aus. Berlin galt mit seinem Verkehrswesen, den Untergrundbahnen, Vorortzügen, den Fernbahnhöfen, mit seinen Ver- und Entsorgungseinrichtungen als sehr modern. Seit den 1840er-Jahren wurden von Berlin ausgehend Bahnlinien in alle Richtungen gebaut, sodass die Stadt hervorragend international vernetzt war. Die gute Erreichbarkeit war auch ein Grund dafür, dass es mit Berlin einen regen Austausch gab und viele Touristen und Besucher aus anderen Ländern hierher kamen.

Natürlich spiegelte sich in Berlin auch die Politik des Reiches wider. Einmal gab es vornehmlich in der Wilhelmstraße – dem

damaligen Regierungsviertel – die repräsentativen Bauten der Reichsministerien und -verwaltungen. Wer Glück hatte, konnte sogar die kaiserliche Wagenkolonne durch die Straßen rauschen sehen und eventuell einen Blick auf den Monarchen selbst werfen. In einschlägigen Reiseführern wurde darauf hingewiesen, dass die königlich-kaiserlichen Karossen beige waren, blaue und goldene Applikationen trugen und durch eine besondere Mehrklanghupe auffielen. Ein Beispiel für die Reichspolitik ist der Kolonialismus und das imperialistische Streben des Reiches um einen Platz in der Weltpolitik: Zur Berliner Gewerbeausstellung 1896 fand auch eine Kolonialausstellung statt, um für Kolonialgüter und die Notwendigkeit eigener deutscher Kolonien zu werben. Aus dieser Ausstellung ging dann die Einrichtung eines Kolonialmuseums hervor, das 1899 in unmittelbarer Nähe des heutigen Hauptbahnhofs eröffnet wurde. Gezeigt wurden Tierpräparate und allerlei Gegenstände aus den Kolonien, es waren aber auch Landschaftspanoramen und ein afrikanisches Dorf zu sehen. Mit dieser Ausstellung wollte die Deutsche Kolonialgesellschaft für die Notwendigkeit der deutschen Kolonien werben. Aus finanziellen Gründen wurde das Museum 1915 allerdings wieder geschlossen. Mit dem Kriegsende und dem Friedensvertrag von Versailles zerplatzten ohnehin die deutschen Träume von einer Herrschaft über ein eigenes deutsches Kolonialreich.

Ausstellungen und Museen

Berlin erhielt seit der Jahrhundertwende eine Reihe neuer Attraktionen, die die Stadt zusätzlich aufwerteten. So wurde die Museumsinsel schrittweise ausgebaut, und hervorragende neue Museen eröffneten dort: 1901 das Pergamonmuseum, und drei Jahre später folgte das Kaiser-Friedrich-Museum (heute Bode-Museum). Der Berliner Dom als der repräsentative Sakralbau der Monarchie mit der Hohenzollerngruft ging nach elf Jahren Bauzeit 1905 in Betrieb.

Ein Jahr später – 1906 – fand in der Nationalgalerie die »Jahrhundertausstellung deutscher Kunst« statt, die sich dem Zeitraum von 1775 bis 1875 widmete. Die Ausstellung, bei der mehr als 2000 Bilder und noch mehr Zeichnungen gezeigt wurden, gilt bis heute als ein herausragendes Ereignis der deutschen Kunstgeschichte. Im selben Jahr eröffnete am 5. März das Königliche Museum für Meereskunde unweit der Museumsinsel, sogar der Kaiser selbst war gekommen und bestaunte das bis zu diesem Zeitpunkt einzigartige Museum. Die Ausstellung sollte das Interesse des Publikums am Meer, der deutschen Seemacht im Besonderen und der wirtschaftlichen Bedeutung von Schifffahrt fördern. Zu sehen waren militärische und zivile Schiffsmodelle, damals topmoderne Kriegstechnik wie Torpedos, Minen und Kanonen, aber auch Schiffsteile, Ausrüstungsgegenstände und Nachbauten von Schiffsräumen. Es gab aber auch Räume mit Exponaten zur Meeresbiologie und Fischerei. Das Museum spiegelte sicherlich zum Teil die allgemeine Marinebegeisterung und die Kaiser Wilhelms II. im Besonderen.

Modernes Verkehrswesen

Spätestens seit der Jahrhundertwende gab es spürbare technische Entwicklungen in Berlin und Umland, zum Beispiel im Verkehrswesen und bei der Infrastruktur. 1881 fuhr die erste elektrische Straßenbahn vom heutigen Bahnhof Lichterfelde Ost zur Hauptkadettenanstalt in der heutigen Finckensteinallee. Der kleine Versuchswagen von Siemens & Halske war ein großer Erfolg und veränderte den städtischen Nahverkehr sehr schnell und tiefgreifend. Noch zogen ansonsten damals Pferde die Straßenbahnwagen, aber 1896 begann die Elektrifizierung der Berliner Straßenbahn, und 1902 endete schließlich in Berlin die Ära der Pferdestraßenbahn. Ab 1905 hielten auch die Kraftomnibusse Einzug im Berliner Nahverkehr. Ein neues Kapitel begann mit dem Bau der ersten U-Bahnstrecke zwischen der Warschauer Brücke und Charlottenburg. Ab 1896 wurde gebaut, erste Streckenabschnitt konnte 1902 eingeweiht werden. Die Strecke verlief durch Kreuzberg oberir-



Der erste Omnibus mit Benzinmotor fuhr ab November 1905 durch die Straßen Berlins.

disch als geständerte Hochbahn, im weiteren Verlauf verschwand sie dann in Schöneberg und Charlottenburg im Tunnel. Bis 1913 folgten immerhin vier weitere Linien und Streckenabschnitte, mit denen auch die Berliner Stadtmitte angebunden wurde.

Industrie und Elektrotechnik

Auch das Auto wurde immer beliebter. Großes Interesse beim Publikum gab es zum Beispiel in den Jahren 1906 und 1907 bei den internationalen Automobilausstellungen in den Ausstellungshallen am Zoo in Charlottenburg. Die Ausstellungsbesu-

cherinnen und -besucher konnten neben Autos und Luxuswagen auch Lastkraftwagen, Busse, Motorboote und Zubehör bestaunen. Große Pläne gab es 1909, als die AVUS GmbH zum Bau der Automobil- Verkehrs- und Übungsstraße gegründet wurde. 1913 war Baubeginn, die Arbeiten mussten jedoch 1914 wieder eingestellt werden, erst 1921 konnte die Autobahn in Betrieb genommen werden.

Im Jahr 1906 wurde außerdem der Teltowkanal eröffnet, eine mehr als 38 Kilometer lange Südumfahrung, die den Schiffsverkehr wesentlich entlastete. Das Bauwerk selbst ist bereits interessant, innovativ war jedoch die Treidelanlage: Elektrisch betriebene Lokomotiven zogen die Schiffe und Kähne über den Kanal. So blieb den Anwohnenden die Geräusch- und Rauchentwicklung von Dampfschleppern erspart.

Auch bei der Eisenbahntechnik spielte die Elektrifizierung eine große Rolle: Nach der Jahrhundertwende fanden Hochgeschwindigkeitstests mit Elektrobahnen auf der Militärbahn Marienfeld-Zossen statt. Mit Drehstromtriebwagen von Siemens und AEG konnten im Oktober 1903 Geschwindigkeitsweltrekorde erzielt werden. Die Fahrzeuge erreichten bis zu 210 Kilometer pro Stunde. Später fanden auf dieser Strecke ebenfalls Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven statt, allerdings konnten diese die Geschwindigkeiten der Elektrotriebwagen nicht erreichen.

Berlin war mit seinen vielen Elektrofirmen, zu denen die Großbetriebe wie Siemens oder AEG gehörten, sehr innovativ und modern – hier wurde geforscht und entwickelt. Die militärische Aufrüstung vor dem Ersten Weltkrieg beförderte die technischen Entwicklungen. Unter dem Druck des Kaisers gründeten AEG und Siemens 1903 ihre gemeinsame Tochterfirma Telefunken. Diese widmete sich zusammen mit anderen Firmen wie Lorenz oder Signalbau Huth der noch jungen Funktechnik. Zahllose andere kleine und mittlere Betriebe in Berlin stellten elektrische oder elektronische Bauteile wie Kondensatoren oder Spulen, Isolierstoffe oder Gehäuseteile her oder produzierten Telegraphenapparate, Telefone, Kabel und andere nachrichtentechnische Geräte.

Die Funk- und Elektroindustrie der damaligen Zeit produzierte – wie man heute sagen würde – »Hightech«. Sie verliehen der Stadt den Spitznamen »Elektropolis«.

Eine neue Branche: Die Luftfahrt

Ab 1891 absolvierte Otto Lilienthal im Berliner Umland viele seiner berühmten Gleitflüge. Auch der Öffentlichkeit war dieser neue Sport nicht verborgen geblieben, und so säumten häufig zahlreiche Zuschauer das Flugfeld. Lilienthal bezahlte seine Pioniertätigkeit am 10. August 1896 mit dem Leben: Er verstarb an den Folgen eines unglücklichen Absturzes in Stölln/Havelland. In den kommenden Jahren erlebte die Fliegerei einen großen Aufschwung, bereits Ende 1903 absolvierten die Gebrüder Wright ihren ersten Motorflug. Die Fliegerei begründete in Berlin und dem Umland einen neuen Wirtschaftszweig, der sehr stark den zivilen, aber auch den militärischen Bereich beeinflusste. Zahlreiche kleine und mittlere Betriebe entdeckten die neue Branche, aber auch die elektrotechnischen Großbetriebe fingen an, Zubehör – wie zum Beispiel Propeller, Motoren oder Navigationsgeräte – für die Luftfahrt zu entwickeln und zu bauen.

Im Jahr 1900 flog erstmals das Zeppelin-Luftschiff »LZ 1«. Obwohl die Luftschiffahrt von diversen Unfällen überschattet wurde, wurden bis zum Ersten Weltkrieg zahlreiche Zeppeline gebaut, die auch in die Region Berlin kamen und hier für Aufsehen sorgten. So auch LZ 18, ein 158 Meter langes Luftschiff, das am 17. Oktober 1913 seine Überführung von Friedrichshafen nach Berlin absolvierte und dort der Marine übergeben wurde. Am selben Tag verunglückte es über dem Flugfeld Johannisthal und stürzte brennend ab. Alle 30 Besatzungsmitglieder kamen infolge dieses Unfalls ums Leben.

Am 31. Juli 1901 hob vom Tempelhofer Feld der Ballon »Preussen« ab, an Bord die Meteorologen Arthur Berson und Reinhard Süring. Der Ballon stieg auf über 10 000 Meter Höhe auf. Diese Rekordfahrt und die dabei vorgenommenen Messungen führten

zur Entdeckung der Stratosphäre. Das *Berliner Tageblatt* berichtete am folgenden Tag:

*Eine Höhenfahrt besonderen Ranges haben die bekannten Gelehrten und Aeronauten vom äronautischen Observatorium des Meteorologischen Instituts und Dr. Süring unternommen. Sie sind gestern Vormittag um 10½ Uhr in Berlin aufgestiegen, landeten nach einem uns aus Kottbus zugehenden Privat-Telegramm um 6½ Uhr bei Briesen im Landkreis Kottbus. Sie erreichten die kolossale Höhe von über 10 300 Meter. Das Maximum ist nicht feststellbar, da Beide ohnmächtig wurden (...) Die größte Höhe, zu der man früher jemals und zwar auch Berson vorgedrungen ist, war 9150 Meter; es dürfte die gestern erreichte Höhe wohl als die äußerste dem Menschen überhaupt zugängliche Grenze zu betrachten sein.*¹

Der Techniker und Unternehmer August Euler (1868–1957) war im Jahr 1909 der erste Deutsche, der einen Motorflugschein machte. Ein weiterer Pionier war der Ingenieur Hans Grade (1879–1946), der sich schon 1907 mit dem Bau von Flugzeugen befasste und ein Jahr nach Euler seinen Flugschein machte. Grade eröffnete nahe Berlin eine Flugzeugfabrik und die erste Flugschule in Deutschland. Zu dieser Zeit entstanden die ersten Flugplätze mit Flugschulen und Flugzeugwerften im Berliner Umland. Für die, die es sich leisten konnten, war die neue Motorfliegerei eine faszinierende Beschäftigung, allerdings war sie nicht ganz ungefährlich, wie das Beispiel von Werner Alfred Pieschker (* 1887) zeigt. Pieschker war ein Enkel von Werner von Siemens. Er interessierte sich für die Fliegerei und begann seine Flugausbildung 1911 in Berlin-Johannisthal, die er im September desselben Jahres abschloss. Bereits einige Tage später kam er bei der dort stattfindenden »Nationalen Herbstflugwoche« auf den ersten Platz. Pieschker war zu dieser Zeit mit der Entwicklung eines eigenen Eindeckers befasst, den er am 15. November 1911 ausprobierte. Bei diesem Flug verunglückte Pieschker tödlich. Genau vier Monate später

starb am 15. März 1912 der damals als »fliegender Postbote« bekannte Briefträger Gustav Witte ebenfalls bei einem Absturz. Witte, der sich das Fliegen selbst beigebracht hatte, betrieb in Teltow eine Flugschule.

Die erste weibliche Pilotin war Melli Beese. Sie wurde 1886 bei Dresden geboren und stammte aus wohlhabendem Hause. Nach einem Kunststudium in Schweden begann sie sich für die Motorfliegerei zu interessieren. So kam sie ebenfalls nach Berlin-Johannesthal, wo sie als Frau erhebliche Schwierigkeiten hatte, sich in der männerdominierten Luftfahrtbranche zu behaupten. Auch Melli Beese musste einen Flugunfall verletzt überstehen. Am 13. September 1911 erhielt sie als erste deutsche Frau ihre Fluglizenz. Später betrieb sie in Johannisthal eine Flugschule. Ein weiterer prominenter Flugschüler kam noch vor dem Krieg nach Johannisthal: Der 27-jährige Marineoffizier Gunther Plüschow machte ab Anfang 1914 dort seinen Flugschein und ging anschließend als Flieger in die deutsche Kolonie Tsingtau. Mit Beginn des Krieges und der japanischen Belagerung von Tsingtau wurde die Lage für die Deutschen vor Ort schwieriger, und Plüschow flüchtete mit seiner Etrich-Taube nach China, von wo er monatelang auf der Flucht war. Er geriet schließlich in englische Kriegsgefangenschaft, konnte aber aus der Internierung in Donington Hall flüchten und gelangte schließlich nach Deutschland zurück. Der Wahl-Berliner Plüschow schrieb seine Erlebnisse in seinem Buch *Die Abenteuer des Fliegers von Tsingtau* nieder. Der Band erschien noch in der Kriegszeit 1916 und wurde – wie auch spätere Bücher von Plüschow – zu einem Bestseller. Die Begeisterung für die Fliegerei und ihre neuen Möglichkeiten hing auch zusammen mit einer allgemeinen Technikbegeisterung, der Aufrüstung und den militärischen Motiven. Der Erste Weltkrieg war zugleich der erste Krieg, in dem technische Ausrüstung eine immer größere Rolle spielte. Auch in den Berliner Betrieben – so zum Beispiel in der Elektroindustrie – lief die Kriegsproduktion auf Hochtouren. Bei Telefunken, bei Lorenz oder bei Signalbau Huth wurden damals hochmoderne Funkanlagen für das Militär

produziert, andere Betriebe aus der Metallbranche fertigten Patronenhülsen und andere Ausrüstungsgegenstände.

Als Arbeiter- und Industriestandort, als Großstadt mit einer großen Kunst- und Kulturszene sowie als Standort herausragender Wissenschaft und Forschung entwickelte sich eine ganz spezielle und einzigartige Mischung, die das Lebensgefühl in Berlin prägte. Berlin als Industrie- und Handelsstadort zog insbesondere im und nach dem Krieg Menschen an, die hier in der schwierigen Zeit Arbeit suchten und sich Hoffnungen auf ein neues und besseres Leben machten.

Die große Masse der Berliner Bevölkerung war nicht reich, Wohn- und Hauseigentum war für die meisten Bewohnerinnen und Bewohner unbezahlbar. Viele der Berlinerinnen und Berliner waren Geringverdienende, Angestellte oder gehörten zur Arbeiterschaft. Zahlreiche Beamte arbeiteten zudem im öffentlichen Dienst, den Reichs-, Staats- und Stadtverwaltungen. Daneben schillerte die große Kunst- und Kulturszene. Zahllose Theater, Vergnügungsetablissemments, Konzertbühnen und wissenschaftliche Einrichtungen, darunter Institute und zwei Universitäten machten die Stadt zu einem besonderen Ort.

Im Jahr 1920 gab es eine steigende Arbeitslosigkeit, Geldmangel und soziale Not. Die Stadt litt unter der politischen Instabilität und den unruhigen Verhältnissen. Steigende Preise brachten für das Alltagsleben der Menschen im Großraum Berlin viele Probleme und Sorgen. In den Jahren 1918 bis 1920 wütete außerdem die Spanische Grippe auch in Deutschland. Allein im Großraum Berlin forderte die Influenza-Pandemie schätzungsweise 40 000 bis 50 000 Todesopfer. Daneben waren viele Menschen in Berlin und im Umland gesundheitlich ohnehin gefährdet und angeschlagen. Es gab Seuchen, und die klassischen Mangelkrankheiten wie Tuberkulose grassierten. Betroffen war vor allem die arme Bevölkerung, die dicht zusammengedrängt und unter mangelhaften hygienischen Bedingungen lebte. Verunreinigtes Wasser war eine Ursache für Krankheiten wie Typhus oder Ruhr. Die armen Bevölkerungsschichten hatten nicht die Möglichkeit, sich ausreichend,

gesund und ausgewogen zu ernähren, außerdem war die ärztliche Versorgung mangelhaft. Vor allem die letzte Kriegszeit hatte den Nahrungsmangel noch verschärft, und Hunger und die entsprechenden gesundheitlichen Folgen waren in Berlin in dieser Zeit keine Seltenheit.

Wohnungsnot

Bereits in der Kriegszeit gab es eine große Wohnungsnot, die dazu führte, dass viele der kleinen und kleinsten Wohnungen ohnehin stark überbelegt waren. Das Wohnungselend der armen Leute hat der Berliner Maler und Zeichner Heinrich Zille (1858–1929) zum Gegenstand seiner Arbeit gemacht. Auf humorvolle Art und Weise hat er die Lebenssituation der armen Bevölkerung beobachtet und gezeichnet. Zille hat aber auch zahlreiche Fotografien hinterlassen, die ein gutes Bild von den Armutsquartieren der Stadt geben.

Die Frage der Bau- und Wohnungspolitik ist hier ein besonders treffendes Beispiel unter vielen. Die Kriegszeit, aber auch die erste Nachkriegszeit ließen den Mangel an Kleinwohnungen besonders spürbar werden. Die Geschichte des 1918 gescheiterten freiwilligen Wohnungsverbandes zwischen den Groß-Berliner Gemeinden zeigt exemplarisch, dass praktikable und unbürokratische Lösungen von kommunalen Problemen aufgrund der besonderen und historisch gewachsenen Situation in diesem Großraum in dieser Zeit bereits nicht mehr möglich waren, da die beteiligten Kommunen unterschiedliche Interessen verfolgten. Es ließ sich kein praktikabler Verteilungsschlüssel finden, um die Anteile der zu bauenden Wohnungen für die jeweiligen Kommunen festzulegen. Alle Gemeinden waren vornehmlich an der Schaffung von attraktiven, großen Wohnungen interessiert, um gut situierte Steuerzahler gewinnen zu können. Erst auf dem Wege einer Zwangsmaßnahme konnte schließlich der Wohnungsverband ins Leben gerufen werden. Das Beispiel des Wohnungsverbandes spiegelt die kommunale Zerrissenheit des Groß-Berliner Raumes wider und steht auch exemplarisch für

die Probleme, die interkommunal gelöst werden sollten. Lange Verhandlungen zwischen jeweils selbstständigen Stadt- oder Gemeindeverwaltungen waren notwendig. Übereinkünfte auf freiwilliger Basis konnten praktisch nicht umgesetzt werden, da gegen den Widerstand einiger Gemeinden nicht angegangen werden konnte.

Nach wie vor fehlten in Berlin bezahlbare Wohnungen, die einen Mindestkomfort boten. Hunderttausende wohnten in Mietskasernen, die Wohnungen waren stark überbelegt, sehr oft mussten sich ganze Familien einen einzigen Wohnraum teilen. Toiletten oder frisches, sauberes Wasser in den Wohnungen waren bei Weitem keine Selbstverständlichkeit. Viele Wohnungen konnten auch nicht ausreichend beheizt werden, waren also kalt und feucht. Vor allem in innerstädtischen Bereichen waren die Mietskasernen allgegenwärtig. Sie sind eine Folge der hemmungslosen Ausbeutung von Grund und Boden.

Noch heute finden sich Spuren der extrem dichten Bebauung zum Beispiel in Mitte oder Kreuzberg, wenngleich die Kriegszerstörungen oder die später erfolgten Sanierungen die Bebauungsstruktur zum Teil deutlich verändert haben. Die Grundstücke wurden komplett von einer Querstraße zur nächsten bebaut, viele der Gebäude besaßen daher mehrere Hinterhöfe. In den Vorderhäusern war die Wohnsituation vergleichsweise gut. An den größeren, belebten Straßen gab es zahllose Geschäfte, Restaurants und Vergnügungstätten wie Theater oder Tanzsäle. In den Vorderhauswohnungen lebten Beamte, Militär- oder auch Zivilpersonen, die sich die teureren Mieten leisten konnten. Ganz anders war die Situation in den meisten Wohnungen der Hinterhäuser und Seitenflügel. Sie bekamen nur wenig Tageslicht ab, die Fenster gingen in der Regel zu winzigen Hinterhöfen, die so bemessen waren, dass dort gerade einmal eine Feuerspritze wenden konnte. In zahlreichen Höfen gerade in Kreuzberg waren zudem zahllose Gewerbebetriebe ansässig, in denen an sechs Tagen in der Woche gearbeitet wurde. Da damals Dampfmaschinen die Arbeitskraft in den Werkstätten lieferten und in den Wohnungen zum Heizen

Kohle oder Holz verwendet wurde, war die Ruß- und Rauchbelastung in der Stadtluft besonders in der kalten Jahreszeit unerträglich. Da in Berlin der Wind meistens von Westen her bläst, zog die schmutzige Stadtluft nach Osten ab. Nicht zuletzt aus diesem Grund waren die Grundstücke am Westrand Berlins teurer und bei gut situierten betuchten Bürgerinnen und Bürgern begehrt.

Groß-Berlin entwickelt sich

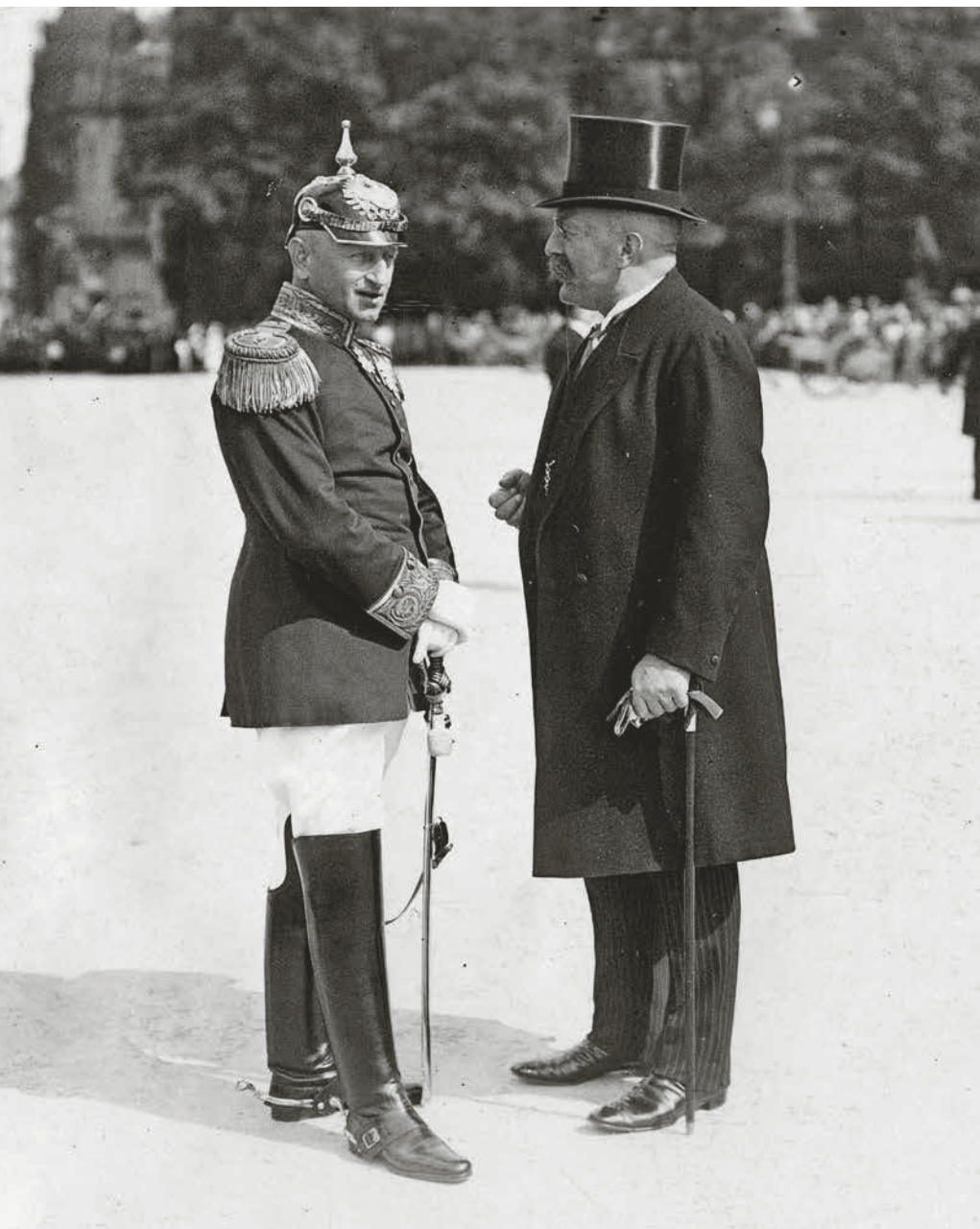
Die Anziehungskraft von Berlin war auch in der wirtschaftlich schwierigen Zeit zu Anfang der 20er-Jahre ungebrochen. Berlin war auch 1923 eine Reise wert. Zumindest ist im Grieben-Reiseführer *Berlin und Umgebung* aus demselben Jahr zu lesen:

In erstaunlich kurzer Zeit hat sich Berlin aus einer Großstadt zur Weltstadt entwickelt, und unaufhaltsam schreitet diese Entwicklung fort (soweit die Verhältnisse der letzten Jahre hierin nicht Einhalt geboten), streckt der Riesenpolyp Berlin seine Fangarme nach allen Seiten aus, um die umliegenden Städte, Dörfer und Villenkolonien in seinen Bann zu ziehen.

1923 bestand die neue Stadtgemeinde Groß-Berlin bereits drei Jahre, und trotz der politisch sehr unsicheren und wenig stabilen Zeit ging es mit dem Aufbau der neuen Stadtgemeinde stetig voran. Es gab auch schon erste Erfolge zu verzeichnen: Die Berliner Städtische Elektrizitätswerke AG, die Bewag, wurde 1923 gegründet, und im Oktober desselben Jahres ging der neue Flughafen Tempelhof – damals eher noch ein »Flugfeld« – in Betrieb. Zum Thema »Aviatik« berichtete der 1923er Grieben-Reiseführer, dass derzeit auf dem Tempelhofer Feld ein großer Flugplatz eingerichtet werde, über den künftig der gesamte öffentliche Verkehr abgewickelt werden solle. So kam es dann auch, in den folgenden Jahren wurde der Flughafen Tempelhof immer mehr erweitert. Ab Oktober 1923 startete im Berliner Voxhaus das erste regelmäßige Rundfunkprogramm in Deutschland. Der neue Rundfunk war für

die große Berliner Elektroindustrie mit ihren vielen Zehntausend Beschäftigten ein wichtiger Impuls, auf den man dringend gewartet hatte. Noch war die Umstellung zur Friedenswirtschaft nicht vollzogen, und die zahlreichen in Berlin ansässigen Elektrobetriebe brauchten dringend neue Produkte und Absatzmärkte. Der Rundfunk entwickelte sich sehr rasch, auf dem neuen Messegelände in Charlottenburg präsentierte ab 1924 die Radioindustrie jährlich ihre Neuerscheinungen. Das Berlin der Zwanzigerjahre galt als hip, das Nachtleben und die Vergnügungen waren legendär, und die deutsche Hauptstadt hatte eine bemerkenswerte Kunst- und Kulturszene. Trotz der Krisensituation in der Nachkriegszeit war die Groß-Berlin-Entscheidung richtig und eröffnete der Stadt völlig neue Wachstums- und Entwicklungsmöglichkeiten.

Zu den verwendeten Begriffen: Zur leichteren Unterscheidung wird in diesem Buch für die Bezeichnung der alten Stadt Berlin in der Zeit vor 1920 der Begriff »Alt-Berlin« verwendet. Mit »Groß-Berlin« wird hingegen die Stadt einschließlich des weiteren Umlandes bezeichnet, obwohl das Groß-Berlin-Gesetz von 1920 von der »Stadtgemeinde Berlin« sprach. Grundlage für den vorliegenden Text waren umfassende wissenschaftliche Forschungsarbeiten unter anderem im Berliner Landesarchiv, dem Brandenburger Landesarchiv, dem Preußischen Staatsarchiv, dem Bundesarchiv, dem Archiv der Universität Freiburg (Nachlass Dominicus) sowie im Archiv der Sozialen Demokratie in Bonn.



*Oberbürgermeister Adolf Wermuth (r.) im Gespräch mit dem Offizier und Berliner
Polizeipräsidenten Traugott von Jagow, 1914*

Berlin und die fehlende Einheit

Mit der industriellen Revolution wuchs die Stadt Berlin. Nicht nur in Berlin wurde gebaut, sondern auch in den Vororten entstanden neue Häuser, Straßen, Werkstätten, Läden und Fabriken. Berlin wirkte wie ein Magnet. Es kamen Menschen, die hier arbeiten wollten, die Bedeutung der Stadt als Handels-, Handwerks- und Industriestandort stieg stark an. Berlin und die Vorortgemeinden und -städte bildeten einen zusammenhängenden und zusammengewachsenen urbanen Raum, der wie ein Fremdkörper inmitten der sonst sehr dünn besiedelten und eher agrarisch geprägten Provinz Brandenburg wirkte. Berlin war zunächst eine brandenburgische Stadt, was sich bis 1920 änderte. Schrittweise wurde sie aus der Provinz herausgelöst.

Schon in den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts waren die Beziehungen zwischen der preußischen Staatsregierung und der Stadt verfahren und blockiert. Es gab auch seitens der Regierung oder des Königs keine Bemühungen, die Reichshauptstadt in ihrer Entwicklung zu befördern. Mit Berlin und den umliegenden Gemeinden war ein Ballungsraum mit großen Entwicklungschancen, aber auch großer sozialer Not und einem infrastrukturellen Rückstand entstanden. Die Staatsaufsicht oblag einem Oberpräsidenten, der für die Provinz und die Stadt Berlin zugleich zuständig war. Diese Zuständigkeit blieb bis zum Ende der Weimarer Zeit bestehen.

Die letzten Eingemeindungen nach Berlin erfolgten 1881; dies betraf den Gutsbezirk Tiergarten, das Hippodrom, den Seepark und den Schlossbezirk Bellevue. Diese Eingemeindungen waren bis zum Groß-Berlin-Gesetz von 1920 die letzten territorialen Veränderungen der Stadt Berlin. Fast 40 Jahre lang blieb das Stadtgebiet der bevölkerungsmäßig ständig wachsenden

Metropole unverändert. Die sozialen, aber auch organisatorischen Probleme im Großraum Berlin nahmen vor allem wegen der steigenden Bevölkerungszahl zu, die Konkurrenz der Gemeinden untereinander wuchs. Um die Stadt herum entstand ein dicht besiedeltes Gebiet, für das es keine gemeinsame Verwaltung gab. Ab 1896/97 verfolgte die Staatsregierung Berlin gegenüber eine neue Politik, die die Vororte stärkte, um Berlin politisch zu schwächen und zu isolieren. 1898 erhielt Schöneberg das Stadtrecht, Rixdorf, das spätere Neukölln, folgte 1899. Etwas später, 1906 beziehungsweise 1907, erhielten Wilmersdorf und Lichtenberg Stadtrechte. Damit hatte sich die Lage erheblich verkompliziert, eine einheitliche Lösung war in weite Ferne gerückt. An vielen Stellen waren im Berliner Umland inzwischen eigenständige und finanzstarke Gemeinden entstanden, bei denen die Eingemeindung nach Berlin gar nicht mehr auf der Tagesordnung stand. Berlin verlor im Laufe der Zeit Macht und Einfluss gegenüber dem Umland. Die preußische Staatsregierung fürchtete Berlin als einen sozialdemokratischen Schwerpunkt und trieb daher die Politik der Isolation voran.

Mit dem Wandel an der Berliner Führungsspitze änderte sich zur Jahrhundertwende die Politik des Magistrats. Am 1. Oktober 1898 legte Robert Zelle sein Amt als Oberbürgermeister nieder, auf ihn folgte der bisherige Bürgermeister Martin Kirschner. Kirschner (1842–1912) stammte aus Schlesien, er ging als Jurist zum Stadtgericht in Breslau und war dort später auch Syndikus und Mitglied der Stadtverordnetenversammlung. Im Jahre 1892 übersiedelte er nach Berlin und wurde auf Betreiben des Berliner Oberbürgermeisters Max von Forckenbeck 1893 Bürgermeister und schließlich 1899 Oberbürgermeister.

Proteste und Reformvorschläge

Der Berliner Oberbürgermeister Martin Kirschner legte 1906 eine Denkschrift über die kommunalpolitische Situation vor, die eigentlich als Bericht an den preußischen Innenminister Theobald

Bethmann Hollweg gerichtet war. Auf mehr als 40 Seiten dokumentierte Kirschner die schwierige Lage, deren Ursache er in dem Fehlen einer verwaltungsrechtlichen Verbindung Berlins mit den Vororten sah. Obwohl das Innenministerium bereits signalisiert hatte, dass als Lösungsweg umfassende Eingemeindungen oder auch die Bildung einer eigenen Provinz Berlin ausschieden, zeigte Kirschner doch die Vorteile des Zusammenschlusses auf. Er wies auf die vielfachen Verbindungen der einzelnen Kommunen untereinander hin und legte dar, dass viele Organisationen, wie zum Beispiel die Innungen, längst interkommunal im Großraum Berlin tätig waren. Viele in Berlin Tätige wohnten außerhalb der Stadt in den Vororten, so auch 55 Prozent der höheren und 36 Prozent der mittleren Beamten der Stadt. Eine Reihe von Vororten wurde von Berlin mit Gas und Wasser versorgt, die Berliner Kanalisation reichte weit in die umliegenden Gemeinden. Berlin besaß in den Vororten Treptow, Stralau-Rummelsburg, Lichtenberg, Schmargendorf, Tegel und Dallgow Grundstücke, die zusammen eine Fläche von 878 Hektar ausmachten. Die Vernetzung und Verflechtung der Groß-Berliner Kommunen war also vielfältig, und die äußere Gestaltung und die innere Verbundenheit müssten nach Meinung Martin Kirschners auch durch die kommunale Verfassung zum Ausdruck gebracht werden. Die Zuständigkeiten von Post und Justiz, aber auch die der Polizei waren längst nicht mehr an die engen städtischen Grenzen gebunden, sondern längst räumlich weiter verfasst. Berlin hatte keine Handhabe, um auf die Baumaßnahmen in den Vororten einzuwirken. Auch bei der Aufstellung von Bebauungsplänen oder der Festlegung von Fluchtlinien bestand lediglich die Möglichkeit, durch langwierige Verhandlungen mit den örtlichen Behörden der Nachbargemeinden Fortschritte zu erzielen oder Einfluss zu nehmen. Zudem verhiinderten die Nachbarn mehrfach die Ausführung von Bauprojekten auf den Berliner Exklaven, beklagte Kirschner. Die Durchführung von größeren Bauvorhaben beeinflusste natürlich nicht nur die betroffene Kommune selbst, sondern hatte für alle Nachbarn erhebliche Konsequenzen, die letztlich die Folgekosten zu tragen



*Martin Kirschner war ab 1899
Oberbürgermeister von Berlin.
Aufnahme aus dem Jahr 1906*

hatten. Historische Beispiele dafür waren vor allen die Soziallasten; aber auch die Kosten für die Schulen oder Krankenhäuser, Obdachlosenasyile und Heimstätten waren zu bedenken. Die kleinen Nachbarn Berlins hatten vielfach diese Einrichtungen nicht und profitierten von den Berliner Einrichtungen, ohne dass dafür ein Lastenausgleich gezahlt wurde.

Im Kaiserreich gab es keine allgemeinen steuerrechtlichen Grundsätze, und so war die Besteuerung in den einzelnen Groß-Berliner Kommunen sehr unterschiedlich. Grunewald und Charlottenburg zum Beispiel verzichteten auf die Lustbarkeitssteuer, die Umsatz- und Hundesteuer wurde unterschiedlich erhoben. Die steuerlichen Bedingungen in den reichen westlichen Vororten wie Charlottenburg, Schöneberg, Wilmersdorf oder Grunewald waren vor allem für Besserverdienende sehr lukrativ, dort waren die Zuschläge zur staatlichen Einkommensteuer, die als Gemeindesteuer erhoben wurden, sehr niedrig. Berlin musste darauf Rücksicht nehmen, um nicht einer weiteren Abwanderung Vorschub zu leisten, und daher die Zuschläge ebenfalls niedrig halten. Die Steuerflucht wirkte sich für die Stadt sehr nachteilig aus, denn in Berlin beschäftigte Personen unterlagen mit ihrem Einkommen nicht der Kommunal-Einkommensteuer am Beschäftigungs-, sondern am Wohnort.

Eine Reise nach London

Als Reaktion auf Kirschners Initiative reisten der preußische Innenminister Hans Freiherr von Hammerstein-Loxten und der Oberpräsident der Provinz Brandenburg, Theobald von Bethmann Hollweg nach London, um sich dort über die Errungenschaften der Verwaltungsreform zu informieren. Der London Government Act von 1899/1900 hatte 28 Metropolitan Boroughs geschaffen und der City of London ihren Sonderstatus belassen. Möglicherweise hat das Modell die Reisenden beeindruckt, jedenfalls hielt Bethmann Hollweg daran auch später fest, als er selbst Innenminister war. Obwohl es berechtigte Warnungen und heftige Kritik nicht nur aus Berlin gab, scheint Bethmann Hollweg die Verabschiedung des Zwecksverbandsgesetzes entscheidend vorangetrieben zu haben.

Trotz dieser Signale aus Berlin blieb die Staatsregierung bei ihrem Kurs. Der damalige Innenminister Friedrich von Moltke bekräftigte dies nochmals 1909 gegenüber Kirschner. Die Isolationspolitik wurde noch weiter fortgesetzt: 1907 erhielten Lichtenberg und Wilmersdorf Stadtrechte. Damit war der Städtekranz um Berlin herum geschlossen. Spandau, Lichtenberg, Köpenick, Rixdorf, Schöneberg, Wilmersdorf und Charlottenburg waren die mächtigen Nachbarn und Konkurrenten Berlins, die durch die Stadtrechte natürlich an Selbstbewusstsein gegenüber Berlin erheblich gewonnen hatten. Alle Versuche, die kommunale Situation zu bessern, waren insbesondere nach der Jahrhundertwende zum Scheitern verurteilt, so zum Beispiel Verhandlungen über einen freiwilligen Verkehrsverbund oder die Idee eines Wald- und Wiesengürtels um die Stadt.

Die verfahrenere und wenig aussichtsreiche Lage rief immer mehr Berliner Kommunalpolitiker auf den Plan. Neben den Sozialdemokraten, die seit längerer Zeit für die Eingemeindung plädierten, bezogen jetzt auch liberale Politiker wie der Berliner Stadtverordnete Hugo Preuß gegen die staatliche Isolationspolitik Stellung.

Der Staatsrechtler Preuß (1860–1925) war seit 1895 Mitglied der Berliner Stadtverordnetenversammlung, von 1910 bis 1918

ehrenamtlicher Stadtrat. Unmittelbar nach der Revolution wurde er am 15. November 1918 Staatssekretär im Reichsamt des Innern, wo er mit dem Entwurf der Weimarer Reichsverfassung betraut wurde. Preuß bezeichnete auf einer kommunalpolitischen Veranstaltung in Schöneberg, die im März 1907 stattfand, die damalige kommunalpolitische Lage als »kommunale Anarchie«, die »unerträgliche Schäden« verursache. Angesichts der Situation, dass fast 46 Jahre lang in der Groß-Berlin-Frage nichts passiert sei, plädierte er für eine Eingemeindung bei gleichzeitiger Dezentralisation der Berliner Selbstverwaltung. In seinen Memoiren schrieb Adolf Wermuth später:

Stadtrat Preuss ist es gewesen, der den Berliner Gedanken zum Aufbau der neuen Großstadt die Form gab. Unser Vorschlag ging dahin, das ganz Groß Berlin ohne das bisherige Zwischenglied der Einzelgemeinden sich seine Vertretung wähle, aus der wiederum der Magistrat für Gesamt-Berlin herausgehen hervorgehen sollte. Jetzt scheint dieser Grundriss einfach und selbstverständlich. Zum ersten Abschnitt des Kampfes galt er als umstürzlerisch.²

Der Zweckverband Groß-Berlin

Die Probleme im Großraum Berlin verdichteten sich derart, dass jetzt auch bald die Staatsregierung zum Handeln gezwungen war. Den Anlass gab eine Initiative der Städte und der beiden Landkreise Teltow und Niederbarnim im März 1910, um die Wälder im Groß-Berliner Raum zu erhalten. Daraufhin erarbeitete die Staatsregierung Vorlagen für die Gründung eines Zweckverbandes. Am 20. Januar 1911 lagen dem preußischen Abgeordnetenhaus schließlich zwei Entwürfe vor.

Von Anfang an war geplant, die Zuständigkeit des Zweckverbandes auf das Verkehrswesen, den Schutz der Wälder und die Festsetzung von Baufluchtlinien festzulegen. Die Frage der Zuständigkeiten war heftig umstritten. Insbesondere die Oberbür-