



**HOLGER
SCHMALE**

**CHAUSSEE
STRASSE**

**BERLINER
GESCHICHTE
IM BRENNGLAS**

Ch.Links VERLAG

U
Naturkundemuseum

Holger Schmale
Chausseestraße

Holger Schmale
CHAUSSEESTRASSE
Berliner Geschichte im Brennglas

Ch.Links VERLAG

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Angaben sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

Ch. Links Verlag ist eine Marke
der Aufbau Verlage GmbH & Co. KG

© Aufbau Verlage GmbH & Co. KG, Berlin 2022
entspricht der 1. Druckauflage von 2022
www.christoph-links-verlag.de

Prinzenstraße 85, 10969 Berlin

Umschlaggestaltung: zero-media.net, München,
unter Verwendung eines Fotos von der Chausseestraße, Ecke Invalidenstraße
© Bildagentur-online / Schoening /Alamy Stock Foto

ISBN 978-3-96289-143-5
eISBN 978-3-86284-524-8

INHALT

Vorwort

1 »Mächtige Ströme von schwärzlichen Arbeitern« Im »Feuerland« stand die Wiege der deutschen Schwerindustrie

August Borsig – Prototyp des neuen Unternehmers — Vor
der Akzisemauer — Neues Leben in alten Höfen — Vom
Schweiß und Fleiß der Tiefbauer aus der Chausseestraße —
Wo der Schmied der König ist

2 »Warte nicht auf bessere Zeiten« Das Biermann- Haus, ein Knotenpunkt deutscher Geschichte

Komplizierte Besitzverhältnisse — Eine Weltkarte jüdischer
Schicksale — Wem gehört(e) die Biermann-Wohnung? — Die
Villa am Schwielowsee

3 »Wer kann Auskunft geben?« Das Ende jüdischen Lebens in der Chausseestraße

Flucht aus dem Sammellager der SS

4 »Da liegt allerhand große Leute« Die berühmten Friedhöfe

Ein Freilichtmuseum der Berliner Geschichte und
Denkmalkunst — Die Möwe unter den Friedhöfen — Im
Schatten des großen Nachbarn

5 »Sie kommen in Rabenschwärmen« Zu Hause bei Brecht und Weigel

Zufrieden im ältesten Haus der Chausseestraße — Die Tüte unter dem Ladentisch — Literatur auf Bestellung - aber keine Moldaufische mehr

6 »Zumindest war mal einer hier« Totengedenken im Grenzgebiet

Ein Besuch bei Theodor Fontane - mit Hindernissen — Von der S-Bahn sieht man nur das Dach

7 »Das war unsere Strecke« Das Leben im westlichsten Zipfel Ost-Berlins

Kaninchen an der Mauer — Eines der wenigen Schlupflöcher — Relaisstation zwischen Ost und West — Die Geisterbahn im Untergrund — Als die Straßenbahnen stoppten — Der letzte Schuss an der Mauer — 300 Meter Westen

8 »Vor der Kaserne ...« Der spezielle Standort des BND

Friedrich Engels in der Sandwüste — Vom Polizeisportplatz zum Stadion der Weltjugend — Das rote Woodstock — Das größte Bauprojekt seit dem Zweiten Weltkrieg — Ein Besuch beim Bundesnachrichtendienst — Eine Festung bleibt eine Festung

9 »Das heißt Wille und Tat« Immer wieder Aufruhr (1848, 1918, 1933, 1953)

Spartakus im Luxusrevier — Barrikaden am Oranienburger Tor — Eine Hochburg der Linken — Der Braune Laden und der Terror der Nazis — Der 17. Juni 1953 in der Chausseestraße

10 »Das schönste aller Dinge ...« Theater, Amüsiertempel und ein Drei-Sterne-Restaurant

Mit Gartenlokalen fing es an — Der Ärger mit den Bunkern — Die Werkstatt der Kultur — Im Ballhaus — Ein schneller

Schluck — Voran im neuen Kurs — Döner statt Boulette —
Eine surreale Welt in Grau — Der Glanz dreier Sterne

11 »Die Glühlampe hielt triumphalen Einzug« Start- ups gab es hier schon vor 140 Jahren

Ein Heim für digitale Nomaden — Aus Erfahrung gut — Ernst
Schering, Apotheker 1. Klasse — Der Untergang der Titanic -
im Hinterhof verfilmt — Auch ein Wissenschaftscampus

12 »In bester Lage ...« Wie die Chausseestraße sich verändert hat

Niedergang und Goldgräberstimmung — Außen pfui, innen
hui — Ein positives Beispiel gegen Spekulation — Auf der
Grenze zwischen Bürgertum und Proletariat — Der Stasi-Wirt
im Borsig-Eck

Anhang

Karte — Literatur- und Quellenverzeichnis — Bildnachweis —
Der Autor

VORWORT

Chausseestraße – was für ein Straßename! Den meisten Berlinern fällt der Unsinn gar nicht auf. Seit rund 220 Jahren trägt die einstige Oranienburger Landstraße diese Bezeichnung. So etwas wird in der Sprachwissenschaft Pleonasmus oder Tautologie genannt – Berliner würden sagen: doppelt jemoppelt. Denn eine Chaussee ist nichts anderes als eine gut ausgebaute Landstraße, und als die nach Oranienburg im Norden Berlins führende um das Jahr 1800 mit Pflastersteinen befestigt wurde, nannte man sie französisch-modern Chausseestraße. Es gibt sogar eine zweite Chausseestraße in Berlin, weit draußen im Westen der Stadt, in Wannsee.

»Unsere« in Mitte gehört nicht zu den berühmten Adressen Berlins wie Unter den Linden, der Kurfürstendamm oder die Friedrichstraße, obwohl sie direkt an Letztere anschließt. Aber sie steht exemplarisch für die Anfänge und das Wachsen der Metropole Berlin, für die Brüche, die Katastrophen, die Neuanfänge, die Vielfalt und die Vitalität der Stadt.

Anfang des 19. Jahrhunderts entstand hier die erste Schwerindustrie Preußens; wegen der vielen qualmenden Schloten wurde die Gegend Feuerland genannt. Ein Begriff, der sich an manchen Stellen der Chausseestraße bis heute findet oder im Zuge der Wiederbelebung der Straße nach 2000 neu entdeckt wurde: Gleich das erste Gebäude, Hausnummer 1, trägt den Namen Haus Feuerland; das auf dem Gelände der einstigen Bromfabrik an der Chausseestraße 38 bis 42 entstandene neue Wohnquartier heißt Feuerlandhöfe, und dort gibt es seit 2018 auch die

Feuerland Apotheke. Dafür steht vor allem die Maschinenbauanstalt von August Borsig, die gleich am Anfang der Straße, lag. Ernst Schering eröffnete 1851 in der damaligen Hausnummer 17 eine Apotheke, aus der später das berühmte Pharmaunternehmen hervorging. Emil Rathenau gründete 30 Jahre später etwas weiter nördlich die Deutsche Edison-Gesellschaft, aus der später die AEG werden sollte.

Kaum 100 Meter vom Oranienburger Tor die Straße hinauf finden sich der Französische und der Dorotheenstädtische Friedhof mit ihren vielen Gräbern prominenter Persönlichkeiten: von Schinkel, Hegel und Fichte über Heinrich Mann, Arnold Zweig und Anna Seghers bis zu Heiner Müller, John Heartfield, Johannes Rau und Egon Bahr. Gleich nebenan liegt das Wohnhaus von Helene Weigel und Bertolt Brecht. Einige Blöcke weiter erstreckt sich das monumentale Gebäude des Bundesnachrichtendienstes, das wiederum auf historischem Boden steht. Einst ein Exerzierplatz, später Kasernengelände, entstand hier zu DDR-Zeiten das Walter-Ulbricht-, später Stadion der Weltjugend.

Kurz vor dem Ende der 1,7 Kilometer langen Straße endete schließlich bis vor dreißig Jahren auch Ost-Berlin am Grenzübergang Chausseestraße, an dem im April 1989 der letzte Schuss an der Mauer fiel und der wenig später zu den ersten Schauplätzen des Mauerfalls wurde. Und die Grenze ging nicht nur quer über die Straße, die Teilung verlief auch unter ihr hinweg - dort verkehrte die West-Berliner U-Bahn ohne Halt zwischen Wedding und Kreuzberg.

Das sind nur einige Beispiele für den Geschichtsreichtum dieser Straße, entlang der sich Berliner und überhaupt deutsche Wirtschafts-, Kultur- und Sozialgeschichte durch zwei Jahrhunderte und fünf Gesellschaftssysteme anschaulich erzählen lässt. Es gibt viele kleinere Glanzpunkte, Orte und Fassaden, in denen sich Lebenswelten, Schicksale, kurz: Stadtgeschichte wie unter

einem Brennglas bündeln. In diesem Buch sollen sie anhand alter Pläne, Adressbücher, Fotos, Dokumente entschlüsselt und neu im Zusammenhang dargestellt werden. So entsteht eine vielfältige Sicht auf das Leben der Stadt am Beispiel einer Straße und ihrer Entwicklung und gleichzeitig wird der Blick auf die Gegenwart geschärft. Das Buch folgt in seiner Erzählung nicht dem Straßenverlauf und auch nicht einer strengen Chronologie, sondern betrachtet thematische Komplexe. Aktuelle Ortsbesichtigungen verknüpfen die Geschichte immer wieder mit der Gegenwart.

Die Nummerierung der Grundstücke an der Chausseestraße entspricht, wie es im Königreich Preußen üblich war, dem Hufeisensystem: Sie beginnt beim ersten Haus auf der rechten Straßenseite, folgt ihr bis zum letzten Haus und wird dann auf der anderen Straßenseite zurückgeführt, die Form eines Hufeisens beschreibend. Durch den über die Jahrhunderte wechselnden Zuschnitt der Grundstücke hat sich auch mehrfach die Nummerierung geändert. Im Buch werden in der Regel die heute geltenden Hausnummern verwendet.

Ich danke allen Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern, den Autorinnen und Autoren der verwendeten Texte und Fotos, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Archive, die mir geholfen haben, ein möglichst genaues, farbiges und interessantes Bild der Chausseestraße zu zeichnen.

1

»MÄCHTIGE STRÖME VON SCHWÄRZLICHEN ARBEITERN«

Im »Feuerland« stand die Wiege der deutschen Schwerindustrie

Der Auftakt der Chausseestraße ist, sagen wir: lebendig. Die Friedrichstraße mündet von Süden, von Westen kommt die Hannoversche Straße, und von Osten treffen hier die Oranienburger- und die Torstraße fast zusammen. Da ist ganz schön was los, und es ist laut: eine quirlige Straßenkreuzung voller Autos, die in alle Richtungen fahren, abbiegen, beschleunigen, bremsen, sich stauen. Ein Rettungswagen braust mit Sirene und Blaulicht aus der Torstraße heran, vermutlich auf dem Weg zur Notaufnahme der Charité, deren Bettenhaus nur wenige Blocks entfernt in den Himmel ragt. Die Wagen der Straßenbahnlinien M 5 und 12 rumpeln in Richtung Hohenschönhausen und Weißensee oder Zingster Straße beziehungsweise Kupfergraben über die Kreuzung, dazu Busse in Richtung Hauptbahnhof und Ostbahnhof oder Wedding und Wittenau. Eine unwirtliche Verkehrsinsel mit ein paar Verteilerkästen und Kabelmasten lädt allenfalls zum Abstellen von Fahrrädern und E-Rollern unter einer Normaluhr ein. Wer jedoch das Großstadtgewimmel mag, der ist hier richtig.

Quirilig ging es hier auch schon vor 180 Jahren zu, als jenseits des Oranienburger Tors und der Akzisemauer »Feuerland« begann, das Zentrum der frühen deutschen Schwerindustrie. Eine unauffällige, dunkelgraue Metallplatte

an der Fassade des großen Eckhauses Chausseestraße 1 erinnert an den Mann, der die Gegend wie kaum ein anderer für Jahrzehnte prägte. »August Borsig (1804 - 1854) gründete 1837 auf diesem Gelände eine der bedeutendsten Maschinenfabriken Deutschlands und gab damals der industriellen Revolution einen wichtigen Impuls«, heißt es dort. Das ist sehr zurückhaltend formuliert. Der auf Berlin-Geschichte spezialisierte Historiker Hanno Hochmuth stellt die Gegend in eine größere Dimension: »Es gab damals ein Viertel in Berlin, das so etwas war wie heute Silicon Valley in San Francisco, wo sich die frühe Industrie richtig geballt angesiedelt hatte: Man nannte es Feuerland.«

August Borsig - Prototyp des neuen Unternehmers

August Borsig war die Leitfigur des industriellen Aufschwungs und Unternehmertums in Preußen um die Mitte des 19. Jahrhunderts - »ideenreich, von Fortschritt und Technik fasziniert, energiegeladen, risikofreudig und zielstrebig«, so beschreibt seine Biografin Ulla Galm den ehemaligen Zimmermannsgesellen aus Breslau. Er kam 1823 im Alter von 19 Jahren nach Berlin, um hier mit einem Stipendium seiner Heimatstadt ein Studium an der Königlich-Technischen Gewerbeschule, gegründet und geleitet von dem Ministerialbeamten Christian Peter Wilhelm Beuth, aufzunehmen. Hier wurden auf Staatskosten junge Ingenieure ausgebildet, die sich verpflichten mussten, nach dem Studium eigene Unternehmen zu gründen. Dies war Teil der fortschrittlichen Industriepolitik Preußens, die vor allem im Auge hatte, zum Konkurrenten England zumindest aufzuschließen.

Der Name Beuth spielt fast 200 Jahre später, 2019 /20, noch einmal eine größere Rolle in den geschichtspolitischen Debatten Berlins. Die Technische Fachhochschule hat sich 2009 seinen Namen gegeben, um sich in die Tradition des »Vaters der angewandten Ingenieurwissenschaften« zu stellen. Zehn Jahre später stieß man auf antisemitische Positionen und Handlungen Beuths, wie sie im deutschen Bürgertum jener Jahre gang und gäbe gewesen waren. Die Hochschule entschloss sich nach kontroverser öffentlicher Debatte, den Namen zum 1. Oktober 2021 abzulegen und heißt fortan Berliner Hochschule für Technik (BHT).

August Borsig entwickelte sich zu einem Meisterschüler Beuths, auch wenn er die Schule nicht beendete, sondern sich schon vorher in die Arbeitswelt aufmachte. Er war auf die Neue Berliner Eisengießerei von Franz Anton Egells gestoßen, den ersten Maschinenbaubetrieb an der Chausseestraße. Egells konstruierte mit staatlicher

Unterstützung Maschinen aller Art, darunter versuchsweise die ersten Lokomotiven. In den Augen Beuths und der preußischen Regierung war er der Prototyp des privaten Unternehmers und sollte die wirtschaftliche Entwicklung Preußens vorantreiben.

Für den jungen Borsig war das Zusammentreffen mit Egells ein Glücksfall. Der Chef erkannte das konstruktive Talent und den Erfindungsreichtum Borsigs und ließ ihn an wichtigen Projekten, wie einer großen Dampfmaschine für eine schlesische Spinnerei, mitwirken. Nach zwei Jahren wurde Borsig Betriebsleiter bei Egells, arbeitete aber gleichzeitig zielstrebig auf seine Selbstständigkeit hin, wie seine Biografin Ulla Galm es schildert. So begann er, in der unmittelbaren Nachbarschaft Land aufzukaufen. Zu jener Zeit war die Gegend vor dem Oranienburger Tor noch ländlich geprägt mit Gärten, Äckern und Wiesen. Vorausschauende Zeitgenossen wie der Tierarzt Franz Bitter hatten hier schon früh Grundstücke als Spekulationsobjekte erworben. Von ihm kaufte Borsig 1836 die Parzellen Torstraße 46 bis 53 und Chausseestraße 1, die er zum Betriebsgelände für seine eigene 1837 gegründete Eisengießerei und Maschinenbauanstalt August Borsig zusammenfasste - in unmittelbarer Nachbarschaft von Egells' Unternehmen.

Der erste Auftrag belief sich auf 116 200 Schrauben für den Bau von Gleisanlagen der Berlin-Potsdamer Bahn. Dieser hatte fast Symbolcharakter, denn das nun auch in Deutschland aufblühende Eisenbahnwesen erwies sich als Motor für die Entwicklung der Firma Borsig. Die ersten Lokomotiven für den preußischen Bahnbetrieb kamen aus England und den USA. Doch die Hersteller schickten kein Wartungspersonal für die störanfälligen Maschinen mit. Das war die Chance für den Tüftler Borsig. Er reparierte die Lokomotiven und studierte dabei genau deren Konstruktionsweise. So entdeckte er ihre Schwächen, entwickelte bessere Lösungen zum Beispiel für eine weitere

Laufachse und ließ sie sich patentieren. Sein Ziel war der Bau einer eigenen Lokomotive – 1841 war die erste »Borsig« fertig.



Eduard Biermanns Gemälde »Borsig's Maschinenbauanstalt zu Berlin«, 1847 von August Borsig in Auftrag gegeben

Am 24. Juli 1841 erzielte er den entscheidenden Durchbruch für seine Firma. Auf der neu eröffneten Strecke vom Anhalter Bahnhof in Berlin nach Jüterbog in Brandenburg wurde eine Wettfahrt zwischen einer englischen Stephenson- und der Borsig-Lokomotive organisiert. Der Sieg war eindeutig: Die deutsche Lokomotive benötigte für die gut 60 Kilometer lange Strecke zehn Minuten weniger als die englische. Von nun an konzentrierte sich Borsigs Unternehmen auf die Produktion von Lokomotiven. 1847 verließ die 100. dampfbetriebene

Zugmaschine das Werk an der Chausseestraße. August Borsig richtete für seine Belegschaft aus diesem Anlass ein Fest aus und erwies sich auch damit als ein seiner Zeit vorausdenkender Unternehmer. Mit dem Fest wollte er zum einen die Identifikation der Mitarbeiter mit dem Werk, der Marke und ihrem Besitzer fördern. Borsig spürte die heraufziehenden unruhigen Zeiten, die ein Jahr später, 1848, revolutionäre Kraft entwickelten. Da war die Loyalität der eigenen Arbeiterschaft ein wertvolles Gut. Zum anderen dienten die Zeitungsberichte über das für damalige Verhältnisse ungewöhnliche Ereignis der Werbung für das Unternehmen, das sich in den folgenden Jahrzehnten zu einem der weltweit führenden Hersteller von Lokomotiven entwickelte.

August Borsig war zu dieser Zeit ein in der preußischen Hauptstadt gefragter und gut vernetzter Mann mit besten Beziehungen zum Königshaus, wohl bekannt mit anderen Größen jener Zeit, wie dem Generaldirektor der königlichen Gärten Peter Joseph Lenné, dem Naturforscher Alexander von Humboldt und dem Schinkel-Schüler Johann Heinrich Strack. Strack entwarf die ersten Fabrikgebäude für Borsig mit dem damals berühmten achteckigen Uhr- und Wasserturm und den eleganten Kolonnaden zur Chausseestraße. Diese Verbindungen trugen dazu bei, dass Borsig den Auftrag zum Bau des Pumpwerks für die Bewässerungsanlagen und vor allem die großen Fontänen im Park des Potsdamer Schlosses Sanssouci erhielt, die bis dahin nicht wie gewünscht funktioniert hatten. In der Folge dieses erfolgreichen Projekts erteilte das Königshaus ihm auch den prestigeträchtigen Auftrag für die Stahlkonstruktion der Kuppel des Berliner Stadtschlosses, deren Replik seit 2020 das neu errichtete Humboldt Forum auf dem Schlossplatz krönt. Die Kuppeln der Nikolaikirche in Potsdam und des Neuen Museums in Berlin ruhten ebenfalls auf Stahlkonstruktionen aus dem Hause Borsig.

Eduard Biermanns Gemälde der Borsigwerke hängt im Märkischen Museum. Es zeigt den Betrieb auf dem Borsigschen Fabrikgelände. Die weithin sichtbare Uhr auf dem Wasserturm im Zentrum bestimmt den Takt. Pünktlichkeit und Disziplin sind wichtige Merkmale der industriellen Massenproduktion. Im Zentrum steht die Gießhalle mit ihren beiden Schornsteinen. Rechts zeigt Biermann ein Pferdegespann, das eine Lokomotive aus der Montagehalle zieht - Sinnbild der Dynamik und ein entscheidendes Produkt der Zukunft.

Den Blick über die Fabrik, wie er durch die Terrasse der Borsig-Villa rechts vorn im Bild suggeriert wird, hat es nie gegeben. Zu jener Zeit wurde die Villa gerade erst gebaut - im drei Kilometer entfernten Moabit. »Durch diesen kleinen Montagetrick holt Biermann aber nicht nur ein Stück ländlicher Idylle in die für die Berliner noch gewöhnungsbedürftige Industrielandschaft; er macht auch den wirtschaftlichen Erfolg und privaten Reichtum des Unternehmers Borsig deutlich. Mitte des 19. Jahrhunderts waren die Borsigwerke der größte Lokomotivproduzent des europäischen Kontinents«, heißt es in der Erläuterung des Gemäldes durch das Märkische Museum.

Vor der Akzisemauer

Die Chausseestraße nahm derweil immer mehr den Charakter einer Industrielandschaft an, denn Egells und Borsig zogen weitere Betriebe nach. Angesichts des Feuerscheins der vielen Essen und der qualmenden Schlote prägte der Berliner Volksmund den Begriff Feuerland für die Gegend. Der Schriftsteller Heinrich Seidel beschrieb die Straße in seinem 1882 erschienenen Roman *Leberecht Hühnchen* so: »Vom Oranienburger Tore aus reihte sich an ihrer rechten Seite eine große Maschinenfabrik an die andere in fast ununterbrochener Reihenfolge. Den Reigen eröffnete die weltberühmte Lokomotivfabrik von Borsig mit den von Strack erbauten schönen Säulengängen, dann folgten Egells, Pflug, Schwartzkopff, Wöhlert und viele andere von geringerem Umfang. In den Straßenlärm hinein tönte überall schallendes Geräusch, und das dumpfe Pochen mächtiger Dampfhämmer erschütterte weithin den Boden, daß in den Wohnhäusern gegenüber die Fußböden zitterten, die Gläser klirrten und die Lampenkugeln klapperten. Zu gewissen Stunden war die Straße ein Flußbett mächtiger Ströme von schwärzlichen Arbeitern, die aus all den Fabriken in sie einmündeten.«

Seidel wusste, wovon er schrieb, denn als junger Ingenieur hatte er selbst in einer dieser Fabriken gearbeitet. Doch zu der Zeit, als sein Buch erschien, neigte sich die Ära der Schwerindustrie in der Chausseestraße schon ihrem Ende zu. Im Laufe der 1870er-Jahre erwiesen sich die Platzverhältnisse für die expandierenden Werke als zu eng. Die Fabriken zogen um an die neuen Ränder der wachsenden Stadt, erst nach Moabit, später nach Tegel. Ende des 19. Jahrhunderts ließen die Nachfahren des Firmengründers nordöstlich des Tegeler Sees weitläufige Fabrikanlagen sowie dazugehörige Werkswohnungen für die Mitarbeiter errichten. Das Viertel trägt bis heute den Namen Borsigwalde, und die dort gelegene U-Bahnstation heißt Borsigwerke.

Zu August Borsigs Zeiten stellte die Akzisemauer noch ein erhebliches Hindernis für die Bewegungsfreiheit von Menschen und Gütern dar. Sie diente nach ihrem Bau in den Jahren 1734 bis 1737 anders als ihre Vorgänger nicht der militärischen Verteidigung Berlins, sondern in erster Linie dem Eintreiben von Zöllen, der Akzise, auf eingeführte Waren an den 17 Land- und drei Wassertoren. Doch es gab auch weitere Funktionen, so erschwerte die Mauer die Desertion von Soldaten der Berliner Garnison und beschränkte die Mobilität der Juden. Diese durften lange Zeit im Norden allein das Rosenthaler und das Prenzlauer Tor und im Süden das Hallesche Tor passieren und wurden dort registriert. Als die Stadt jedoch wie an der Chausseestraße immer weiter wuchs und das Stadtgebiet schon 1840 mehr als das Doppelte des von der 16 Kilometer langen Mauer umgebenen Gebietes umfasste, wurde sie sinnlos und in den Jahren 1867 bis 1870 abgerissen.

Ähnlich wie beim Fall der Berliner Mauer etwa 120 Jahre später geschah das so gründlich, dass es kaum noch Spuren gibt. Einzig an der Hannoverschen Straße 9, ganz in der Nähe der Chausseestraße, ist ein 40 Meter langer Originalabschnitt denkmalgerecht erhalten und in einen Neubau integriert worden. Dieser - von Karl-Friedrich Schinkel 1834 entworfene - Überrest besitzt in den Augen des Berliner Denkmalamtes einen außerordentlichen Zeugniswert für die Lage und das Aussehen der einstigen Zollmauer. Das besonders prächtige und geschichtsträchtige Brandenburger Tor ist als einziges erhalten. Von einigen anderen künden bis heute Straßen- und Ortsnamen wie das Kottbusser oder das Oranienburger Tor. Als Letzteres 1867 abgebrochen wurde, griff August Borsigs Sohn Albert zu: Er sicherte sich zwei große von Carl von Gontard geschaffene Sandsteinfiguren aus dem Schmuck des Tors, das schräg gegenüber den Borsigwerken stand, und ließ sie auf die Ziegelpfeiler an der Zufahrt zu seinem gerade erworbenen

Gut in Groß Behnitz im Havelland setzen - wo sie bis heute zu bewundern sind.

Neues Leben in alten Höfen

An der Chausseestraße findet man nur noch wenige Überbleibsel ihrer industriellen Vergangenheit. Mit dem Abzug der Fabriken geriet sie zunehmend in das Visier von Spekulanten wie dem Grafen Henry von Pourtalès, der gezielt brachliegende Grundstücke aufkaufte, sie für den Bau von Wohnhäusern neu parzellieren ließ und mit hohem Gewinn an Investoren und Bauunternehmer verkaufte. Das Borsiggelände erwarb 1878 die Magdeburger Bau- und Creditbank, die dort viergeschossige Mietshäuser mit mehreren Höfen und Hinterhäusern errichten ließ, in die zum Teil die alten Industriebauten einbezogen wurden. Manches davon ist erhalten.

Sehr gut bewahrt, sorgfältig saniert und zeitgemäß genutzt sind die einstigen Fabrikanlagen, die sich hinter dem auffälligen Neubau an der Chausseestraße 8 verbergen. Von der Straße aus kann man schon einen Ausschnitt davon wahrnehmen. Die offene Durchfahrt gewährt die Sicht auf einen engen Hinterhof mit einem Wohnhaus und dann weiter auf eine Klinkerfassade, die zu einem Gebäudeensemble gehört, in dem der westfälische Ingenieur Franz Anton Egells, der spätere Förderer Borsigs, ab 1821 seine Eisengießerei und Maschinenfabrik betrieb. Der langgestreckte Hof reicht bis zur Novalisstraße, hier gibt es einen weiteren Eingang mit der Hausnummer 11. Auf dem damals dazugehörigen Nebengrundstück, heute Nummer 10, das keinen Zugang zur Chausseestraße mehr besitzt, steht ein zweistöckiger Ziegelbau mit einer Gedenktafel: »Einzig erhaltenes Gebäude der Maschinenbauanstalt Egells, die hier von 1821 – 1886 bestand. Die Geburtsstätte der Deutschen Maschinenbauindustrie«. Das Gebäude ist heute Sitz mehrerer kleiner Unternehmen.

Die eigentliche Attraktion jedoch stellt das alte Fabrikgebäude nebenan dar, das letzte erhaltene große Industriebauwerk aus der Feuerland-Zeit. Es wurde 1823 im

Auftrag Egells' für seine Eisengießerei errichtet, 1825 nahm Borsig seine Arbeit für Egells auf. In diese Zeit fällt die Konstruktion der ersten Lokomotiven, heute wird das Gebäude als Alte Lokfabrik vermarktet. Es verfügte ursprünglich über vier Fabriketagen von jeweils 1500 Quadratmetern Grundfläche mit großflächigen Fenstern und einem Dachgeschoss. Während der Sanierung von 1996 bis 1998 setzten die Architekten darauf ein neues, gestaffeltes Dachgeschoss mit acht Penthouse-Wohnungen. Diese sind von der Straße aus kaum zu sehen, weil rundum eine Galerie verläuft und die komplett verglasten Seitenwände schräg nach innen geneigt sind. Zu jeder Wohnung gehört ein Dachgarten mit einer 60 Zentimeter hohen Erdschicht. Darauf ruhen einige mächtige Findlinge aus Brandenburg, die mit einem Kran in die Höhe bugsiert worden sind. Die darunter liegenden ehemaligen Fabriketagen werden heute von Unternehmen der Werbe- und Medienbranche genutzt, hier hatte auch die Agentur Scholz & Friends in den 1990er-Jahren ihr erstes Berliner Domizil.

So gelungen die Sanierung der Hofgebäude wirkt, so besonders erscheint auch der Neubau an der Chausseestraße 8, dessen Vorgänger im Zweiten Weltkrieg zerstört worden war. Seither klaffte dort eine Baulücke, in die kurz vor der Jahrtausendwende ein schmales, sieben Etagen hohes Gebäude gesetzt wurde, das sich deutlich von den um das Jahr 1900 entstandenen verputzten Steinbauten links und rechts abhebt. Die Fassade verbirgt sich hinter einer filigranen Verkleidung aus Lärchenholzlamellen. Vor den Fenstern lassen sich diese mittels Stahlseilen wie Fensterläden auf- und zuklappen.

Im Erdgeschoss links neben der Durchfahrt zu den Höfen findet sich der Eingang zum Rutz, das 2020 zum ersten Drei-Sterne-Restaurant in Berlin gekürt wurde. Die Adresse Chausseestraße 8 hat unter Freunden guten Essens und Trinkens seit langem einen guten Klang. Eine ähnliche Pionierin wie der Sommelier Lars Rutz war Sahra Wiener, die

neben ihrem Cateringservice 1999 das Speisezimmer im Erdgeschoss der Alten Lokfabrik eröffnete. Im Jahr 2021 serviert dort die Schnitzerei ihre Speisen. Am anderen Ende des Hofes, zur Novalisstraße hin, lädt die schicke Bar Reingold ein.

Wie lukrativ das Konzept des Mitte der 1990er-Jahre von der GCN Grundstücksverwaltung nach Plänen des Berliner Architekten Carlos Zwick sanierten Komplexes ist, verraten die Zahlen der Immobiliengesellschaft »Berliner Häuser« von Anfang der 2000er-Jahre: Reduktion des Leerstands von 100 Prozent auf null; Anstieg der durchschnittlichen Büro-Nettomieten um 35 Prozent in fünf Jahren; Wertsteigerung um 60 Prozent in acht Jahren. Inzwischen dürften sich die Mieten und der Marktwert angesichts des Immobilienbooms in Berlin vervielfacht haben.

Die Alte Lokfabrik ist ein frühes Beispiel für das lange nicht erkannte Potenzial der Chausseestraße. Dazu gehörte auch viel Fantasie. Als Zwick und seine Kollegen 1996 ans Werk gingen, präsentierte sich das fast 4000 Quadratmeter große, kurz zuvor an die letzte Eigentümerin rückübertragene Gelände in einem abenteuerlichen Zustand. Zur Chausseestraße hin klaffte eine Baulücke. Die meisten Wohnungen und Gewerbeflächen standen leer, in den Balken saß der Schwamm, Tauben bevölkerten die Räume, beschreibt Bernd Hettlage die Ausgangssituation im *Neuen Architekturführer*. Sogar ein Turmfalke hatte sich an der Brandwand der alten Fabrik niedergelassen. Beim Umbau musste ihm ein neuer Brutplatz eingerichtet werden, den er auch noch einige Jahre aufsuchte.

Vom Schweiß und Fleiß der Tiefbauer aus der Chausseestraße

Nicht überall ist die Symbiose aus Vergangenheit und Gegenwart so gut gelungen. Zur Achtsamkeit der Architekten für die Geschichte des Hauses zählt auch, dass sie Elemente aus der DDR-Zeit erhalten haben. Dazu zählen die blauen Fliesen, die sich wie eine Bordüre hüfthoch durch das Treppenhaus der Fabrik ziehen, sowie zwei großflächige Fliesengemälde in der Durchfahrt zur Novalisstraße. Diese künden im sozialistisch-realistischen Stil von den Aktivitäten des Tiefbaukombinats, das seit 1952 seinen Sitz im Fabrikgebäude hatte.



Fliesengemälde im Hofdurchgang der Chausseestraße 8, dem früheren Sitz des VEB (K) Tiefbau Berlin

Dabei handelt es sich um ein Unternehmen, das eine zentrale Rolle bei der Enttrümmerung des vom Krieg zerstörten Ostteils von Berlin und beim Wiederaufbau hatte und in den ersten zehn Jahren nach dem Mauerfall an wichtigen Bauprojekten wie dem Potsdamer Platz in der wiedervereinigten Hauptstadt beteiligt war. Das 1969 eingeführte Firmenlogo mit einem schwarzen Tb auf gelbem Grund erhielt nach der Privatisierung 1990 lediglich eine etwas dynamischere Ausrichtung und signalisierte ansonsten die Kontinuität dieses traditionsreichen Unternehmens.

Die Firmengeschichte begann 1949, als angesichts der anstehenden Räum- und Aufbauarbeiten mehrere kleinere Firmen zum Volkseigenen Betrieb (VEB) Tiefbau Berlin zusammengeschlossen wurden. Mit rund 6000 Mitarbeitern machte sich der VEB an die Räumung der Ruinen in Heinersdorf, an die Wiederherstellung defekter Ver- und Versorgungsleitungen und an die Reparatur und den Neubau von Brücken, Straßen und Industrieanlagen. Die »Berge« in den Volksparks Friedrichshain (Mont Klamott) und Prenzlauer Berg sind auch ein Werk der Tiefbauer, die hier die abtransportierten Trümmernmassen aufschichteten und mit Erde abdeckten. Nachdem diese Arbeiten Ende der 1950er-Jahre weitgehend abgeschlossen waren, ging es an die Neugestaltung Ost-Berlins, vor allem der Stadtmitte mit dem Alexanderplatz. Auch hier spielte das Unternehmen, das 1966 zu einem Kombinat mit mehr als 7000 Beschäftigten erweitert wurde, eine zentrale Rolle. Die nächste Großaufgabe waren Tiefbauarbeiten für ganze Wohngebiete wie in Marzahn und Hellersdorf. Eine besondere Beziehung hatte Tiefbau zum Stadionstandort an der Chausseestraße. Es war am Aufbau des Walter-Ulbricht-Stadions 1950 ebenso beteiligt wie am Umbau zum Stadion der Weltjugend 1972 /73 und schließlich an dessen Abriss 1992.

1990 kam Tiefbau wie die meisten volkseigenen Unternehmen der DDR unter die Regie der Treuhandanstalt, die in Zusammenarbeit mit dem Land Berlin die