



Foto: Harry Schlüter/tip

Leben im Modellbau

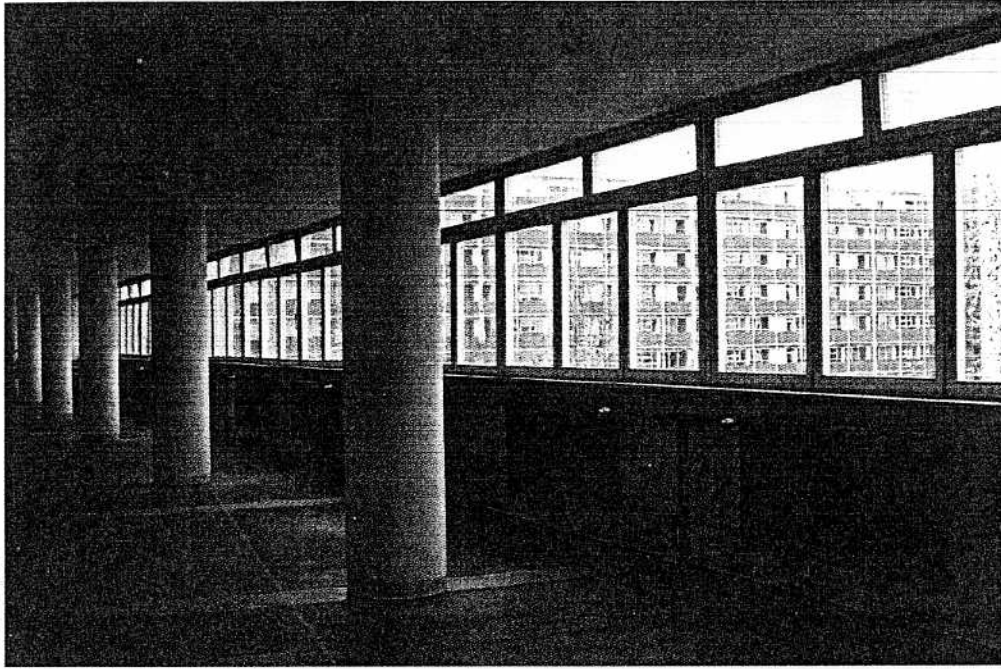
Eine Ikone der modernen Architektur wird 50: Im Hansaviertel leben rund 6000 Menschen, wer als Kind einzog, ist jetzt fast schon im Rentenalter. Deshalb sind viele Bewohner nicht mehr so modern wie die Häuser, auch wenn wieder junge Familien kommen

Der Bauwagen ist ein Ärgernis, und jetzt steht er vor dem Aalto-Haus. Dass das nicht geht, davon ist die Frau, die vom dritten Stock aus dem Fenster guckt, genauso überzeugt wie der braun gebrannte 70-Jährige, der hinzukommt. Der Wagen ist Teil einer Kunstaktion von Folke Köbberling und Martin Kaltwasser. Er steht allen offen und soll als Gemeinschaftsraum genutzt werden. Solche Räume gab es früher im Hansaviertel. Sie wurden als Waschküchen gebraucht oder als Spielzimmer, in denen die Kinder des Hauses toben sollten. So stellte man sich vor 50 Jahren das Zusammenleben in einem Westberliner Modellmietshaus vor. Doch mittlerweile hat jeder seine eigene Waschma-

schine, und die wenigen Kinder, die hier leben, sind in Kindergärten und Horten untergebracht. Bei der Aktion von Kaltwasser und Köbberling geht es um die Kommunikation, die damals durch solche Einrichtungen möglich war, und für die es heute keinen Ort mehr gibt.

Der Bauwagen ist ein voller Erfolg. So viel Gesprächsstoff hat es im ruhigen Hansaviertel seit Jahren nicht mehr gegeben. „Das steht hier alles unter Denkmalschutz“, erregt sich jetzt der alte Mann. Das silbrige Ungetüm stört sein ästhetisches Empfinden. Wenn es wenigstens die rote Infobox wäre, die früher auf dem Potsdamer Platz stand. „Die kann man mieten“, weiß er.

1957 wurde das Hansaviertel zur „Interbau“ eingeweiht. An der Internationalen Bauausstellung hatten sich 53 Architekten beteiligt, darunter einige der berühmtesten ihrer Zeit: Alvar Aalto, Oscar Niemeyer, Arne Jacobsen, Walter Gropius, Egon Eiermann, Wassili Luckhardt, Pierre Vago. Die Aufgabe: Ihre Häuser sollten hell, offen, demokratisch, mit hoher Lebensqualität und bezahlbar für alle gebaut sein. Die von den Architekturstars entworfenen Mietshäuser standen für Utopie und Luxus. Fahrstuhl, Fußbodenheizung und Müllschlucker, gebaut mit Mitteln des sozialen Wohnungsbaus - so sollte die Zukunft im Westteil der Stadt aussehen.



Dann fiel die Mauer, und mit einem Mal wurde das Rentnerviertel vom äußersten Rand West-Berlins ins Zentrum der Stadt geschleudert

Heute gehört das Hansaviertel zu den Reliquien der internationalen Moderne. Es wird verehrt und geachtet wie die Weißenhofsiedlung in Stuttgart, und es wird von Touristen besucht. Im Augenblick ganz besonders, denn das Jubiläum steht an. Zu den Geburtstagsveranstaltungen gehört auch das Ausstellungsprojekt „die Stadt von morgen“. Der Konfliktstoff Bauwagen ist ein Teil davon.

Die ersten Mieter des Hansaviertels waren keine Arbeiter. Wer hier einzog, der verdiente schon etwas mehr als der Durchschnitt. Beamte, Angestellte, Menschen mit gesicherten Einkommen und vernünftigen Träumen mieteten sich hier ein. Wer mehr Geld hatte, kaufte sich einen der kleinen, nach dem Bauherrenmodell errichteten Bungalows. Doch so viel Geld hatten nicht viele, und so bildeten die Bungalows eine Wohlstandsinsel inmitten des Viertels. „Neureichensiedlung“, sagt der Alte am Bauwagen zu den flachen, betont unprotzigen Häusern auf der anderen Straßen-

seite. Die Durchmischung der Schichten, die den Planern vorschwebte, ist immer ein Versprechen geblieben.

Dabei leben im Hansaviertel auch heute keineswegs Sozialfälle. Die Mietpreisbindung besteht schon lange nicht mehr, viele der Wohnungen wurden an die Mieter verkauft oder an Investoren. Der damals immer beschworene Geist der Gemeinschaft ist, falls er denn je bestanden hat, der Interessenlage von Eigentümern gewichen. Von denen sind viele im Bürgerverein aktiv, so wie Petra Czerlinsky, die 1957 als Vierjährige mit ihren Eltern hierher zog. Das Viertel liegt ihr am Herzen, obwohl sie sich für die Architektur der Moderne nicht besonders erwärmen kann. Dafür liebt sie den weiten Blick, das Licht und das Grün des Tiergartens sowie die Ruhe, die zentrale Lage, und dass hier weniger Ausländer leben wie in Moabit, auf der anderen Spree-seite. Wer hier wohnt, der hat ziemlich klare Vorstellungen von optimaler Nachbarschaft.

Im Hansaviertel blieb die Zeit für Jahrzehnte stehen. Die Kinder wuchsen heran, in den Buddelkisten und auf den Spielplätzen wurde es ruhig, dann fiel die Mauer, und mit einem Mal wurde das Rentnerviertel am Tiergarten vom äußersten Rand ins Zentrum der Stadt geschleudert. Selbst das ging nahezu spurlos am Viertel vorbei. Die Menschen blieben hier wohnen, genossen die Vorzüge der neuen Lage und ärgerten sich einmal im Jahr über die Loveparade. „Das Hansaviertel ist im doppelten Sinne älter geworden“, gibt denn auch Thilo Geissler zu. Er ist Vorsitzender des Bürgervereins. „Wer mit 30 hier einzog, ist jetzt 80“, rechnet er vor. Doch jetzt wird das Viertel der Bau-Avantgarde vom Generationswechsel erwischt. Die Reibereien um Bauwagen und Kunstaktionen sind letztlich die Begleiterscheinungen eines rasanten Verjüngungsprozesses, den das Hansaviertel in den nächsten Jahren erleben wird. ▶

