WETTBEWERBE

FÜR BAUKUNST UND SCHWESTERKÜNSTE

MONATSHEFT ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

NR. 7 BERLIN JULI 1929

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

BEBAUUNG DES AUSSTELLUNGSGELÄNDES UND ARCHITEKTONISCHE GESTALTUNG DER HALLENBAUTEN DER TECHNISCHEN MESSE IN LEIPZIG

Mit 19 Abbildungen

Das Ausstellungsgelände in Leipzig ist im Jahre 1913 für die internationale Baufach-Ausstellung*) erstmalig benutzt worden, hat dann der Buchausstellung gedient und ist seit 1920 für die Zwecke der Technischen Messe in Anspruch genommen worden.

Das Ausstellungsgelände bildete einen Teil des Bebauungsplanes des damaligen Leiters des Stadterweiterungsamtes, Stadtbauinspektor Strobl, für die Schaffung einer neuen Südost-Vorstadt. Er schuf, vom Bayerischen Bahnhof ausgehend, den 80 m breiten Straßenzug der Straße des 18. Oktober, die als große Monumentalstraße mit dem Blickpunkt des Völkerschlacht-Denkmals den Zugang zu diesem vermitteln und gleichzeitig als große Ausfallstraße in die großen Grünflächen außerhalb der Stadt dienen sollte. Zu Füßen des Denkmals war das Ausstellungsgelände vorgesehen, die übrigen Flächen sollten teils den Zwecken einer großen Wohnsiedlung dienen, teils als Freiflächen ausgestaltet werden. Man dachte ferner an die spätere Verlängerung dieses Straßenzuges bis in das Stadtinnere zum Königsplatz. Es sind schon damals gegen die Verquickung dieser ungleichartigen Zwecke von verschiedenen Seiten Bedenken erhoben worden. Übriggeblieben ist von diesem Plan nur die Straße des 18. Oktober und das Ausstellungsgelände. Die Bebauung des übrigen Geländes hat sich aber, soweit sie bereits erfolgt ist, in ganz anderen Bahnen entwickelt, es sind hier statt der Wohnsiedlung eine Reihe teils wissenschaftlicher Institute, teils wirtschaftlicher Anlagen entstanden, der Gesamtcharakter der ganzen Gegend wurde ein anderer.

Die Bebauung des Ausstellungsgeländes selbst ist dann, soweit nicht einige Dauerbauten der Baufachausstellung und einige große Achsen derselben mit in die neue Bebauung für die Zwecke der Technischen Messe mit einbezogen wurden und soweit nicht die das Gelände durchschneidende Straße des 18. Oktober eine feste Richtlinie gab, nach dem fortschreitenden Raumbedürfnis der Technischen Messe ohne einheitlichen Plan erfolgt. Dazu kommt noch, daß dem Verlangen der Messefachleute entsprechend, den Einzelhallen absichtlich stark von einander abweichende äußere Gestaltung gegeben wurde, um die Orientierung der Messebesucher zu erleichtern. So entstand das heutige zerrissene Bild, das namentlich an der breiten Straße des 18. Oktober der internationalen Bedeutung der Technischen Messe und der Bedeutung des Straßenzuges selbst nicht entspricht. Mehrfache Versuche, diese

*) Vgl. „Deutsche Bauzeitung" 1913, S. 573.

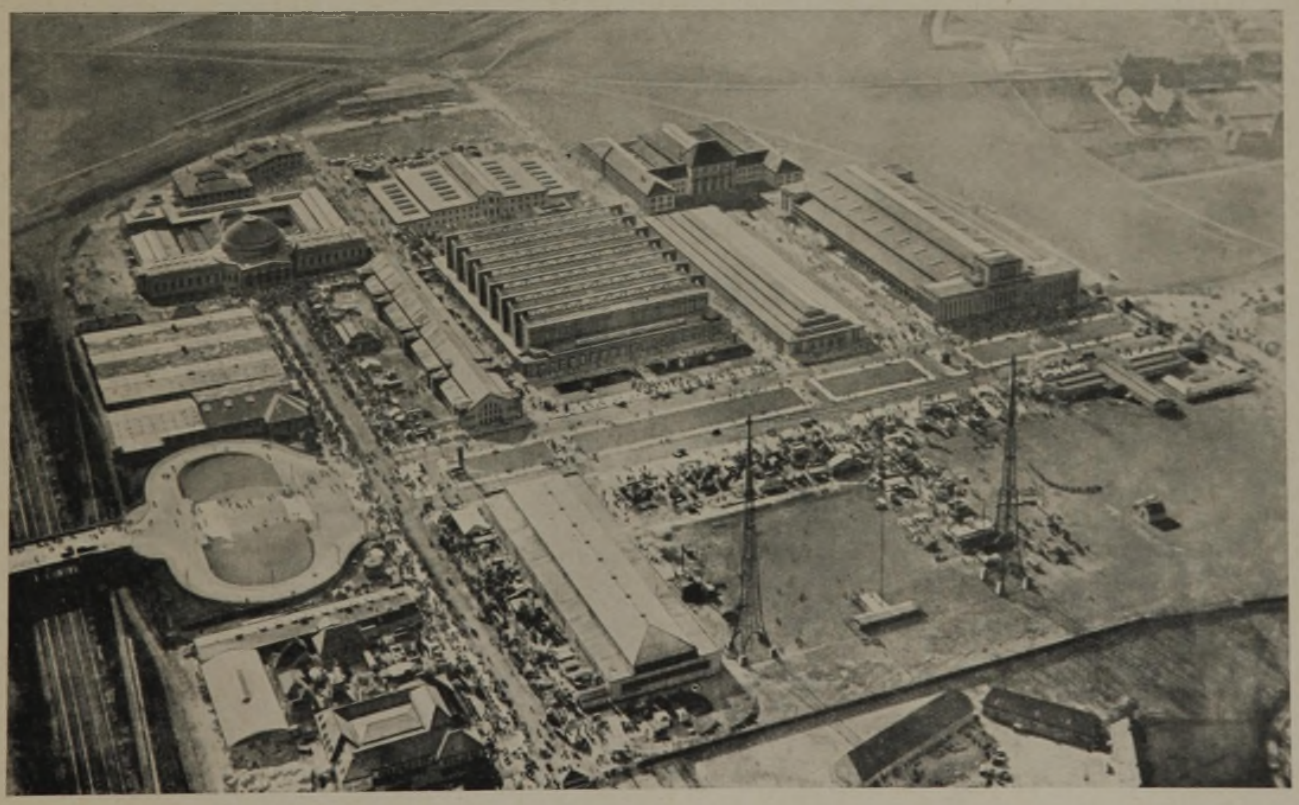
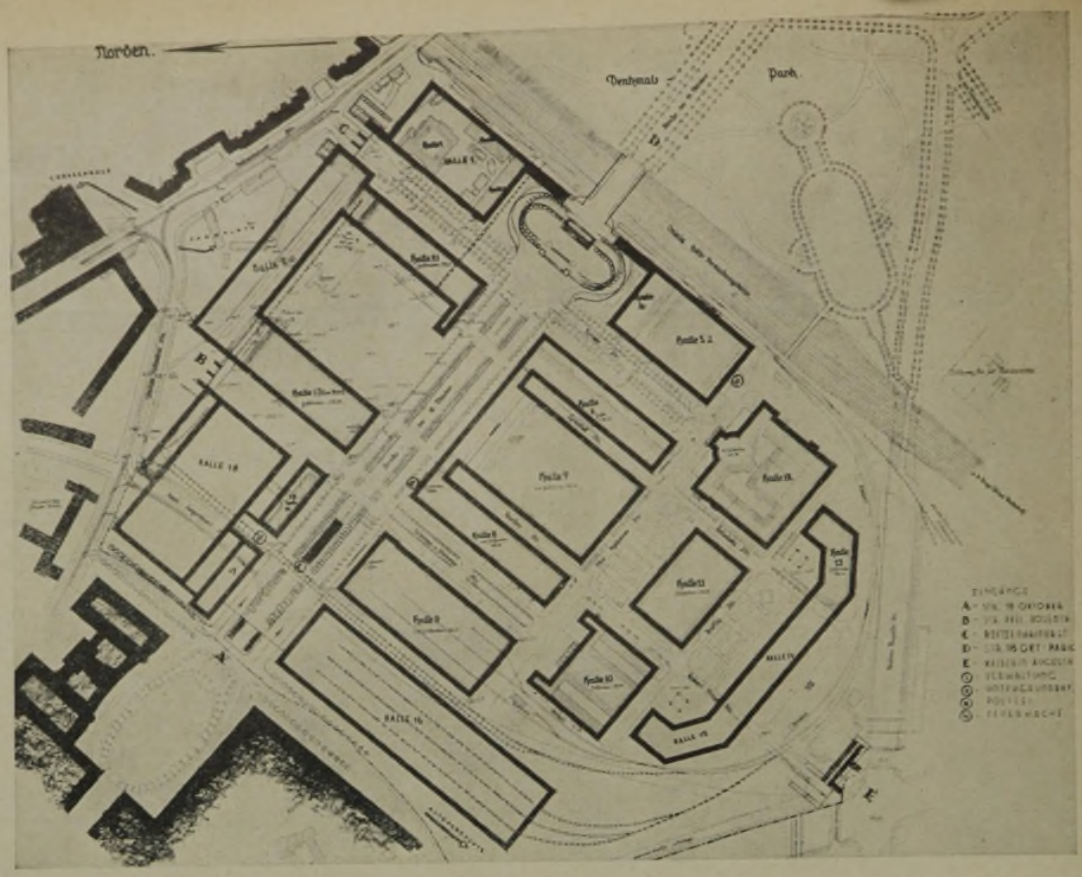


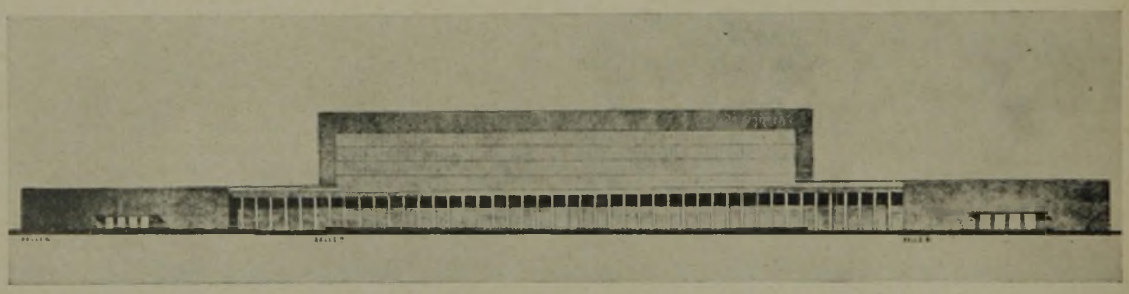
ABB. 1

FLIEGERSCHAUBILD DES MESSEGELÄNDES
Vor Errichtung der Halle 19 für die Baumesse



LAGEPLAN

ABB. 2



ANSICHT DER HALLEN 6, 7 UND 8. ENTWURF NR. 20. KENNZIFFER 181013. I. PREIS 7000 M.
Verf.: Architekt B. D. A. Kurt Schiemichen, Leipzig

ABB. 3

Aufgabe ihrer Lösung zuzuführen, scheiterten teils an den wirtschaftlichen Verhältnissen der Nachkriegszeit, teils an dem Widerstreit der Meinungen (Vgl. Abb. 1).

Der im Dezember 1928 von dem Leipziger Messeamt und der Leipziger Messe- und Ausstellungs-A.-G. veranstaltete Wettbewerb, der den Gegenstand der nachfolgenden Ausführungen bildet, sollte, soweit das bei dem heutigen Stande der Bebauung des Geländes mit wertvollen Hallenbauten noch möglich ist, eine einheitliche Lösung finden. Der zu liefernde Plan sollte sich erstrecken auf das Gelände einschl. der nach der Stadt zu in Aussicht genommenen Erweiterungen, also auf eine Fläche von etwa 50 ha. Die Hinzuziehung weiterer Flächen (Rittergut Thonberg und zwei Grundstücke an der Steirerstraße) zu Zwecken der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse blieb dabei den Bewerbern überlassen. Es handelt sich also einerseits um die zweckmäßige Befriedigung der Erweiterungsbedürfnisse der Messe, andererseits um eine wichtige städtebauliche Aufgabe. —

Der Wettbewerb war beschränkt auf Architekten, die am 15. Dez. 1928 ihren Wohnsitz oder ihre Hauptgeschäftsstelle in Leipzig hatten. Außerdem waren die Arch. Prof. Dr.-Ing. Bonatz, Stuttgart, Prof. Grässel, München, Reg.-Baurat Pusch, Dresden, und Arch. Schiemichen, Leipzig, eingeladen.

Dem Preisgericht gehörten als Baufachleute an: Arch. Beyer, Leipzig, Prof. Dr.-Ing. E. h. Kreis, Dresden, Prof. Muesmann, Dresden, Stadtbaurat Ritter, Leipzig, Ob.-Baudir. Prof. Dr.-Ing. E. h. Fritz Schumacher, Hamburg, Prof. Dr.-Ing. Siedler, Berlin.

Es waren 3 Preise von 7000, 5500, 3500 M sowie 3000 M. für Ankäufe ausgesetzt. Bezüglich des Ausbaues der Technischen und Baumesse, die nur im Zusammenhang mit der steigenden Beteiligung der Industrie erfolgen kann, behielten sich die ausschreibenden Stellen aber freie Hand vor. —

Dem Programm waren Richtlinien beigegeben, aus dem Umfang und Höhenverhältnis des Geländes, Verkehrsverhältnisse und Bedürfnisse, Gesichtspunkte für die Hallenbauten, Freiflächen, Verwaltungs- und Repräsentationsräume, für den Gastwirtschaftsbetrieb usw. zu entnehmen waren. Das Gesamtgelände nach völligem Ausbau umfaßt danach 50 ha, mit Hallen bebaut sind zur Zeit 110 000 qm. Zu erhalten sind die große Betonhalle und die großen Neubauten seit 1921 (Halle 7—13, 19 u. 21). Die bisher festgestellte Höchstzahl an Besuchern an einem Tage war 104 000, von denen 40 v. H. den Eingängen der Straße des 18. Oktober, 50 v. H. denjenigen an der Reitzenhainer Straße zuströmten. In der Nähe beider sind Parkplätze für Automobile vorzusehen. Der Hauptzustrom der Besucher erfolgt durch Straßenbahnen. In Aussicht genommene Eisenbahn- und Schnellbahn-Verbindungen bleiben noch in weiter Ferne. Den Verkehrsverhältnissen an der Ausstellung war bei ihrer großen Ausdehnung besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Bezüglich der Ausgestaltung wiesen die Richtlinien besonders auf die zerteilende Wir-

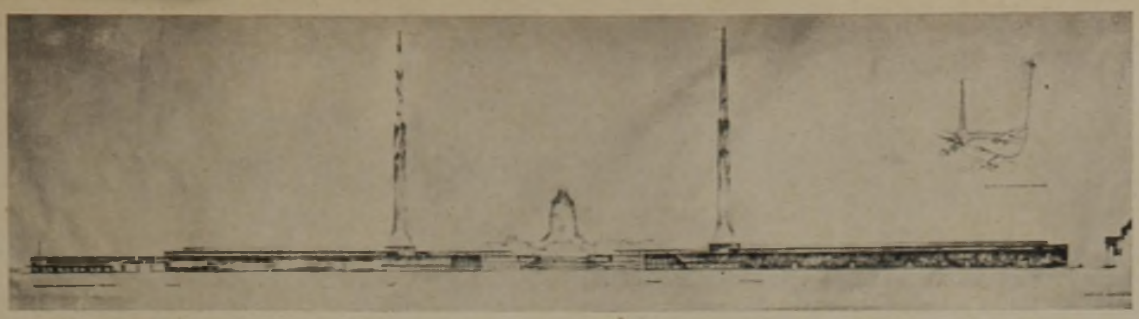
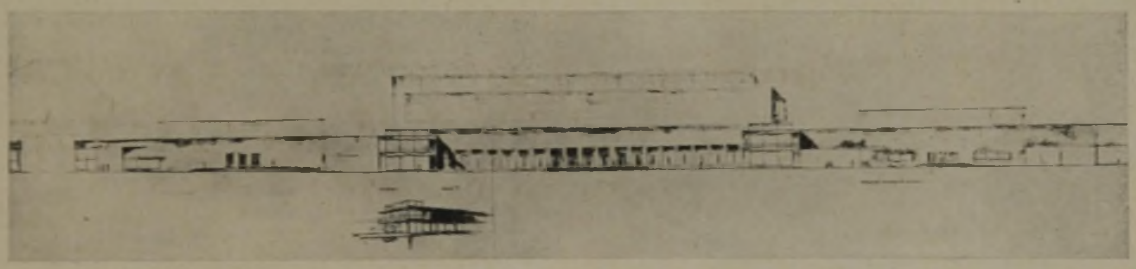


ABB. 4 (RECHTS)
LAGEPLAN
ENTWURF NR. 16.
K. Z. 010101
EIN II. PREIS 4500 M.

ABB. 5 (OBEN)
AUSGANG NACH DEM
VÖLKERSCHLACHT-
DENKMAL

ABB. 6 (UNTEN)
ANSICHT DER HALLEN
6, 7 UND 8

Verf.: Architekt B. D. A.
Georg Wünschmann,
Leipzig



kung der Straße des 18. Oktober hin, „der durch die Gestaltung der Eingangsbauten und der die Baugrenzen bildenden Hallenwände zu begegnen sei, um die große Wirkung, die in der Zusammenfassung aller technischen Industrien auf der Leipziger Messe liegt, nachdrücklich und ausdrucksvoll zu kennzeichnen". Es war weiter gesagt, „daß die städtebauliche Gestaltung der Technischen Messe die hervorragende Arbeit und die fortschrittlich-wirtschaftliche Größe der Technik zum Ausdruck bringen" soll. „Die Hallenfronten sollen ein Sinnbild werden der schöpferischen Kräfte, die auf dem weiten und vielgestalteten Gebiet der Technik arbeiten. Dabei wird hauptsächlichster Wert auf Wirtschaftlichkeit gelegt und eine Architektur zu wählen sein, die der ersten, zu strenger Sparkamkeit zwingenden Zeitlage entspricht." Es waren daher auch Änderungsvorschläge für die Fassaden einzelner Hallen erwünscht. —

Das Preisgericht trat am 19. März d. J. zusammen, nachdem Reg.-Baurat a. D. Fraustadt und Reg.-Baurat Stegemann, Leipzig, als Vorprüfer für die rechtzeitig eingegangenen 25 Entwürfe tätig gewesen waren. Der erstere legte die grundsätzlichen Anforderungen dar, die vom Standpunkt der Messeverwaltung gestellt werden müßten, während Stadtbaurat Ritter an Hand von Bebauungsplänen diese Ausführungen nach der städtebaulichen und verkehrstechnischen Seite ergänzte. Nach Aufstellung allgemeiner Gesichtspunkte für die Beurteilung wurden in zwei Rundgängen zunächst 16 Entwürfe ausgeschieden. Es verblieben in engerer Wahl die Entwürfe 3, 9, 12, 13, 14, 16, 17, 20 und 25, die einzeln beurteilt wurden. Der Entwurf Nr. 20 wurde dann mit dem I. Preis von 7000 M. ausgezeichnet, Preis II u. III mit zusammen 9000 M. wurden zusammengelegt und zu gleichen Teilen von 4500 M. den Entwürfen Nr. 16 u. 14 zugesprochen. Die Arbeiten 13 u. 9 wurden dann zu je 500 M. angekauft. Die übrigen in die engere Wahl gekommenen Entwürfe wurden dann in der Reihenfolge Nr. 12, 17, 3, 25 bewertet. Die Beschlüsse wurden einstimmig gefaßt.

Es ergaben sich folgende Leipziger Verfasser:

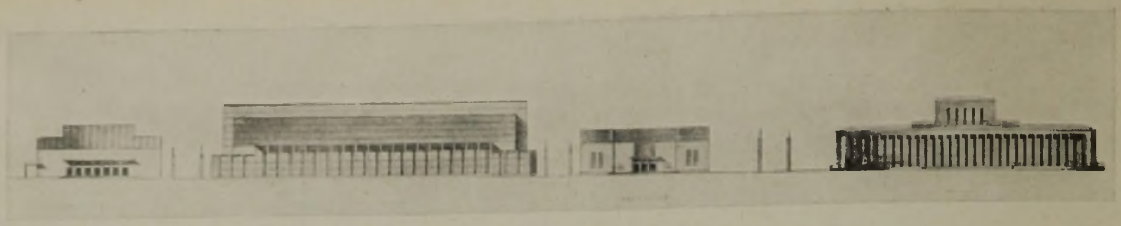
I. Preis von 7000 M., Entw. Nr. 20, Arch. B. D. A. Schiemichen.

II. Preis von 4500 M., Entw. Nr. 16, Arch. B. D. A. Georg Wünschmann.

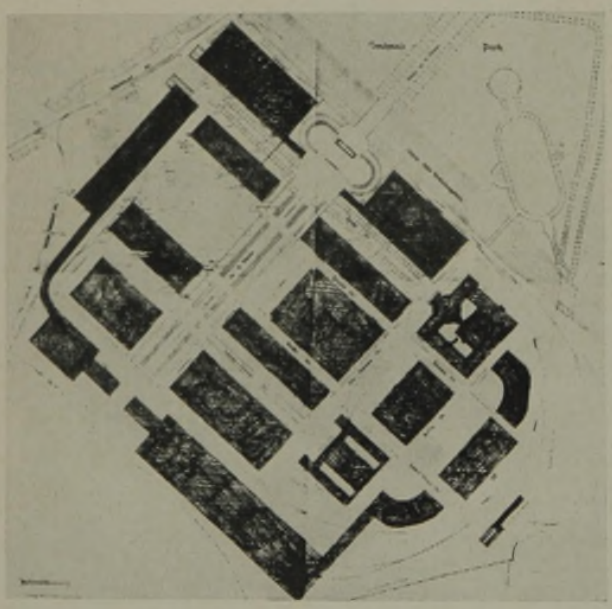
II. Preis von 4500 M., Entw. Nr. 14, Arch. Kurt Schwarze.

I. Ankauf zu 1500 M., Entw. Nr. 13, Arch. Bornmüller u. Arzt.

II. Ankauf zu 1500 M., Entw. Nr. 9, Arch. Albert u. Fritz Schwarzburger. —



ANSICHTEN DER HALLEN 6, 7, 8 UND 9 UND LAGEPLAN. ENTWURF NR. 14. KENNZIFFER 123123. ABB. 7 u. 8
EIN II. PREIS 4500 M. Verf.: Architekt Kurt Schwarze, Leipzig

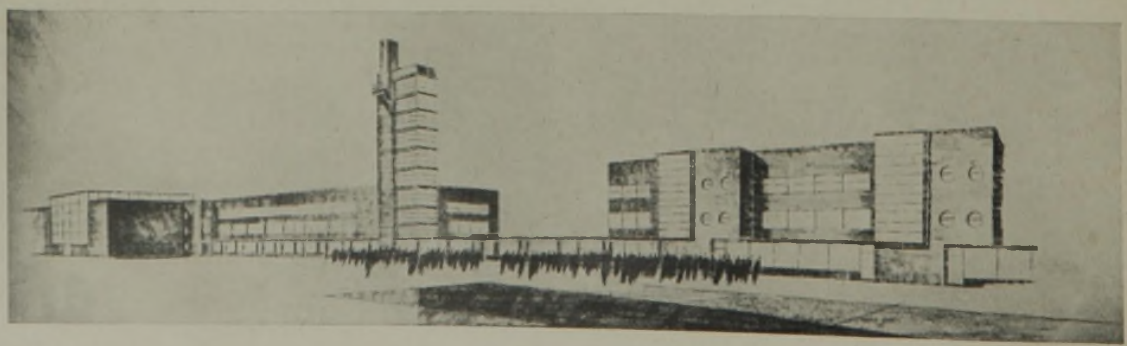


LAGEPLAN UND HAUPTEINGANG ABB. 9 u. 10
AN DER STRASSE DES 18. OKTOBER.
ENTWURF NR. 13. KENNZIFFER 123456. 1. ANKAUF 1500 M.
Verf.: Architekten Bornmüller und Arzt, Leipzig

Die allgemeinen Grundsätze, von denen das Preisgericht bei seiner Beurteilung ausging, sind die folgenden: „Der Wunsch nach möglichst praktischer Ausnutzung des Geländes läßt die Frage, wo man den Raum für die Freiflächenausstellung der Baumesse ausspart, sehr wichtig erscheinen. Die Antwort hängt wesentlich zusammen mit der Tatsache, daß ein neuer Gleisanschluß für Schwergut-Transport im Nordwesten des Geländes am praktischsten gewonnen werden kann. Es empfiehlt sich, zu beiden Seiten der Straße des 18. Oktober große, gut bedienbare Hallen zu entwickeln. Daraus ergibt sich aber, daß der jetzige Freiraum für die offene Bauausstellung praktischerweise beibehalten wird. Alle Entwürfe, die diesen Raum ohne Ersatz zu schaffen, als repräsentativen Platz charakterisiert haben, behandeln ihn seinem wahren Wesen entgegengesetzt. Hier ist der Punkt des Geländes, der durch sein buntes Durcheinander dem Erzielen eines architektonischen Eindrucks am gefährlichsten ist. Da dieser Freiraum aus messetechnischen Gründen nicht durch ein vorgelagertes Gebäude aus den Fronteindrücken der Str. d. 18. Okt. ausgeschaltet werden kann, muß der Eindruck, den er bietet, durch losere architektonische Mittel etwas mehr diszipliniert werden: etwa durch kurze Seitenflügel, die die Öffnung verringern, oder durch eine am Außenrande entwickelte offene Halle, die einen Teil des Ausstellungsgutes aufnimmt, ohne den Einblick in den Platz zu verhindern. Es empfiehlt sich, diesen Raum durch die Art, wie eine neue rückwärtige Halle angelegt wird, zu einem hofartigen Gebilde zusammenzuschließen. Ebenso dürfte die gegenüberliegende Seite der Straße dadurch am besten ruhiger gestaltet werden, daß man die Hallen 6, 7 und 8 zu einer einheitlichen Front zusammenfaßt. Dadurch lassen sich zugleich an wichtigen Stellen Verbindungsgänge erzielen, die dann noch an geeigneten Punkten ergänzt werden können, ohne daß ein ganzes System von Gängen, das zu kostspielig sein würde, das Gebiet durchzieht.

Wenn auch die 3 Eingangsstellen des Geländes beibehalten werden müssen, erscheint es doch natürlich, den Eingang in der Achse der Str. d. 18. Okt. besonders hervorzuheben. Das würde für die Lage des Verwaltungsgebäudes bestimmend sein. Es ist aber auch denkbar, aus dem Programm des Verwaltungsgebäudes die Teile herauszulösen, die sich auf die Orientierung des Publikums beziehen und sie in einem reizvollen kleinen Bau an den Eingang zu legen, während die eigentliche Verwaltung eine gleichgültigere Stelle erhält. Solche Orientierungsbauten müßten dann an allen drei Eingängen vorhanden sein.

Dem Preisgericht fällt es auf, daß die schwierige Frage der messetechnischen und städtebaulichen Lösung der Zusammenhänge am Eingang der Kaiserin-Augusta-Straße nur sehr selten und kaum überzeugend behandelt ist.



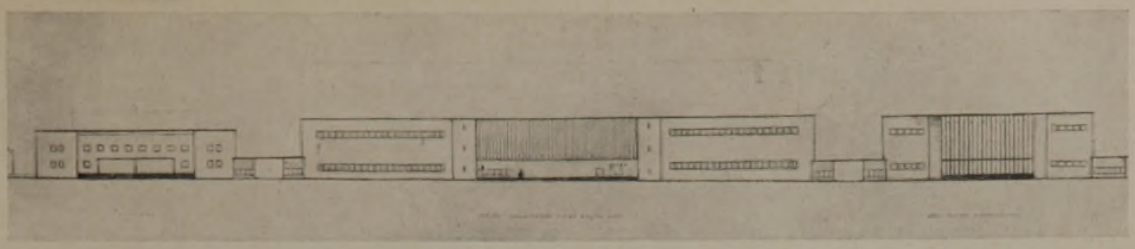


ABB. 11 **ANSICHT DER HALLEN 6, 7 UND 8. ENTWURF NR. 9. KENNZIFFER 123456 2. ANKAUF 1500 M.**
Verf.: Architekten Albert und Fritz Schwarzburger, Leipzig

Ein Hauptproblem der gestellten Aufgabe sieht das Preisgericht darin, den perspektivischen Eindruck des Völkerschlacht-Denkmals in einer wirkungsvolleren und charakteristischen Weise durch die Anlagen des Messegeländes zu fassen. Das optische Bild des Denkmals schwimmt ungerahmt in unbestimmten Räumen, was noch ungünstiger wirkt, weil es infolge der über den Bahneinschnitt führenden Rampenanlage an wichtigen Punkten der Straßenentwicklung versinkt.

Die Art, wie man die neuen Hallen längs des Bahneinschnittes anordnet, muß so gefunden werden, daß der Durchblick auf das Denkmal streng gefaßt, unter Umständen sogar niedrig überschnitten wird. Diese Stelle läßt sich so gestalten, daß auch für den auf dem oberen Rampenniveau Stehenden der Einblick in den Bahneinschnitt verschwindet und ein betonter Punkt entsteht, der zum ersten Male eine engere Beziehung des Beschauers zum Denkmal ergibt. Es ist wichtig, bei Bauobjekten, die in längeren Perspektiven liegen, an richtiger Stelle solche Punkte der Sammlung und der Verdeutlichung des wahren Maßstabes zu schaffen. Das ist von den Bearbeitern des Wettbewerbs selten erkannt worden.

Neben der schwierigen Aufgabe, eine einheitliche Haltung der Wände der Straße des 18. Oktober zu finden, ist vom städtebaulichen Standpunkt aus die Ausgestaltung des Rampenpunktes zusammen mit dem Bautenabschluß längs des Bahneinschnittes einerseits und der entsprechende Rand des Geländes mit der Eingangsbetonung am Deutschen Platz andererseits wohl das wirksamste Mittel, um in die gegenwärtige bauliche Unruhe eine gewisse Ordnung zu bringen. Wichtig ist dabei zugleich, die Form des Deutschen Platzes so umzugestalten, daß er eine deutliche Beziehung zum Eingangseindruck des Messegeländes erhält." —

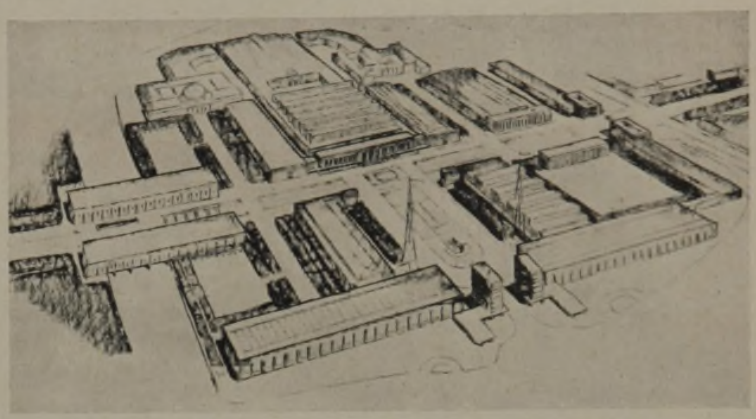


SCHAUBILD UND LAGEPLAN. ABB. 12 u. 13
ENTWURF NR. 12. KENNZIFFER 121212. IN ENGSTER WAHL
Verf.: Architekten Berthold und Barth, Leipzig

Die Einzelbeurteilung für die 3 preisgekrönten Entwürfe hat folgenden Wortlaut:

1. Entwurf, Nr. 20, K. Z. 181 013. I. Preis 7000 M. Verf.: Arch. B. D. A. Kurt Schiemichen (Abb. 2 u. 3, S. 74). Der Verfasser hat zu den wesentlichsten Fragen, die bei der Bearbeitung der ganzen Aufgabe zu beantworten waren, bewußt Stellung genommen. Er schafft einmal im Laufe der Str. d. 18. Okt. den Haupteingang und bildet den Platz vor der Deutschen Bücherei als Vorplatz der Techn. Messe aus. Die übrigen Zugänge behandelt er mehr als Ausgänge. Er sorgt dadurch für ein ungehindertes Abströmen des Publikums beim Schluß der Messetage durch die Ausgänge, aber auch durch die Anordnung nur eines Haupt-

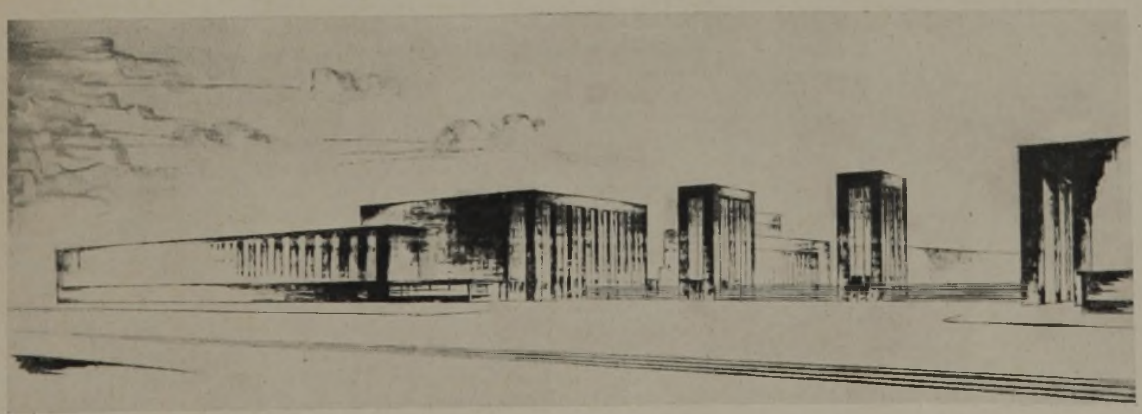
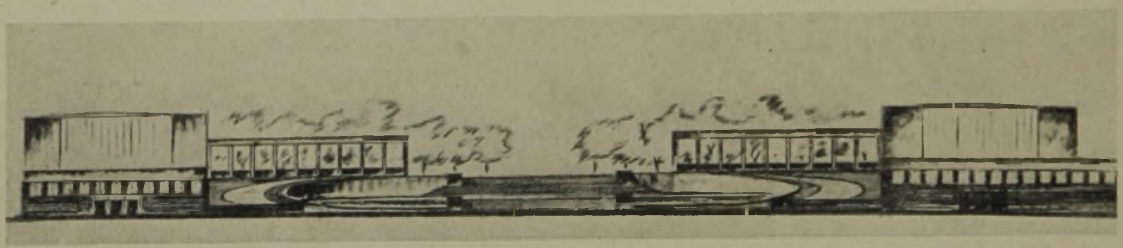


ABB. 14 **HAUPTEINGANG STRASSE DES 18. OKTOBER. ENTWURF NR. 17. KENNZIFFER 373737. IN ENGSTER WAHL**
Verf.: Architekt B. D. A. Alfred Liebig, Leipzig

EINGANG AN DER REITZENHAINER STRASSE. ENTWURF NR. 3. KENNZIFFER 110 011. IN ENGSTER WAHL. ABB. 15
Verf.: Reg.-Baurat Oscar Pusch, Dresden



AUSGANG NACH DEM VÖLKERSCHLACHTDENKMAL. ENTWURF NR. 25. KENNZIFFER 18 138 185. IN ENGSTER WAHL. ABB. 16
Verf.: Architekt Sachse, Leipzig

einganges für eine klare Disposition der gesamten Ausstellung.

Die zweite grundsätzliche Frage, der Abschluß der Messebauten nach dem Einschnitt der Reichseisenbahn bzw. nach dem Denkmalspark hin, ist ebenso von ihm klar und sicher gelöst. Messetechnisch und städtebaulich ist die Gestaltung der Südwestseite des Geländes nicht gelöst.

Verfasser hat sich im übrigen klar mit dem Hallen- und dem Freiflächenproblem auseinandergesetzt. Er hat erkannt, daß das Gelände, das durch Gleisanschlüsse bereits gut erschlossen ist bzw. sich leicht erschließen läßt, sich in erster Linie für den Aufbau von großen Ausstellungshallen eignet. Dementsprechend sind die Hallen 1, 2, 16 und 18 von ihm so angeordnet worden, daß die Einschaltung von Drehbühnen nicht notwendig wäre. Er hat dann weiter erkannt, daß es zweckmäßig ist, die Haupthallen so anzuordnen, daß sie entweder unmittelbar an der Str. d. 18. Okt. liegen, oder wenigstens in ihrem Haupteingang von dieser Straße aus zu sehen sind, so daß das Zurechtfinden des Publikums sowie der Aussteller ein leichtes sein wird. Sehr geschickt ist das Freiflächengelände, das in seinem hauptsächlichsten Umfang von der Baumesse benötigt wird, angeordnet. Es ist durch einen kurzen Flügelbau, der von der Halle 21 vorgestreckt ist, von der Str. d. 18. Okt. getrennt, aber doch nicht so stark, daß die auf ihm zur Ausstellung kommenden Maschinen etwa dem Blicke der Besucher entzogen werden.

Architektonisch erfreut die Arbeit durch den einheitlichen Zug, der dem Ganzen gegeben ist. Besonders zu begrüßen ist die Zusammenfassung der Hallen 6, 7 und 8, so daß eine große Gruppe geschaffen ist; durch diese wird der Rhythmus der Straßenflucht gesteigert. Dieser Steigerung trägt auf der Gegenseite die Anordnung des Freiflächenplatzes und die Anordnung eines Turmes Rechnung. Allerdings müßte der Turm in seiner Höhe sehr vorsichtig abgestimmt werden. Die Reklametürme am Eingang des Messegeländes sind nicht als glücklich anzusehen. Alle Vorschläge des Verfassers bleiben in dem Rahmen, der durch wirtschaftliche Überlegungen gezogen ist. —

2. Entwurf Nr. 16. K. Z. 010 101. Ein II. Preis 4500 M. Verf.: Arch. B. D. A. Georg Wünschmann, Leipzig. (Abb. 4—6, S. 75.) Verfasser geht an alle Fragen der Aufgabe mit Entschiedenheit und bringt eine Fülle von Ideen. Die Ausnutzung des Geländes ist sehr weitgehend, ohne dabei die notwendigen Freiflächen aufzugeben; dasjenige der Baumesse bleibt an der jetzigen Stelle. Die platzartige Erweiterung an der Reitzenhainer Str. wird etwas eingeengt durch den Bau der Halle 20, jedoch ist hier die Möglichkeit, noch etwas zurückzurücken. Die Frage der Beschickung der Hallen mittels Gleisanlagen ist im großen und ganzen gelöst. Die Weiterführung der Gleisanlage hinter der Halle 20 ist wegen der starken Steigung nicht durchführbar. Ein besonderer Vorzug ist die versuchte Lösung einer Bebauung des Geländes in der Richtung des Völkerschlachtdenkmals als Abschluß des Messegeländes. Maßstäblich ist dieser Vorschlag gut durchgearbeitet. Auch die Aufstellung der Funktürme zu beiden Seiten der Rampe bringt für die Gesamterscheinung des Messegeländes eine gewisse Entschiedenheit. Die Ausführbarkeit dieser Idee ist indessen noch ungewiß.

Der Haupteingang wird sehr stark betont. Es wird versucht, das Fremdenverkehrsgebäude in der Achse der Str. d. 18. Okt. am Haupteingang verkehrstechnisch und künstlerisch gut anzuordnen. Trotz der etwas übertriebenen Betonung der Mitte bleibt diese Idee im Grunde genommen eine fruchtbare Anregung. Der weitgehende Ausbau der Verkehrsverbindung der an der Str. d. 18. Okt. gelegenen Hallen leidet an einer allzuweit führenden Konsequenz und bringt teilweise unpraktische Vorschläge. Die Maskierung des Freigeländes der Baumesse gegen die Str. d. 18. Okt. versucht der Verfasser in dem Zurückrücken des Platzes von der Straße und in einer kolonnadenartigen Verbindung zu erreichen. Die Querverbindungen über die Str. d. 18. Okt. wollte er zu Platzbildungen benutzen, geht aber hierin offenbar zu weit, da diese Abriegelungen den durchgehenden Charakter der Hauptstraße des Messegeländes vernichten würden. Eine solche Querachse erscheint überhaupt als verfehlt. Zu weitgehend und über das Programm hinaus ist auch die Veränderung der Halle 9, die nicht angebracht ist. Die künstlerische Gestaltung der Vorschläge und Einzelheiten wird anerkannt. —

3. Entwurf Nr. 14. K. Z. 123 123. Ein II. Preis 4500 M. Verf.: Arch. Kurt Schwarze, Leipzig. (Abb. 7 u. 8, S. 76.)

Der Verfasser hat das Gesamt-Ausstellungsgelände klar und systematisch geordnet. Er legt den Haupteingang an den Lauf der Str. d. 18. Okt. und ordnet alle Hallen so an, daß ihre Haupteingänge möglichst von dieser Straße aus zugängig sind. Die Beschickung der einzelnen Hallen durch Bahngüter ist unschwer zu erreichen. Die neu angelegten Hallen liegen dort, wo sie die vorhandenen Gleise und die sonst bereits ge-

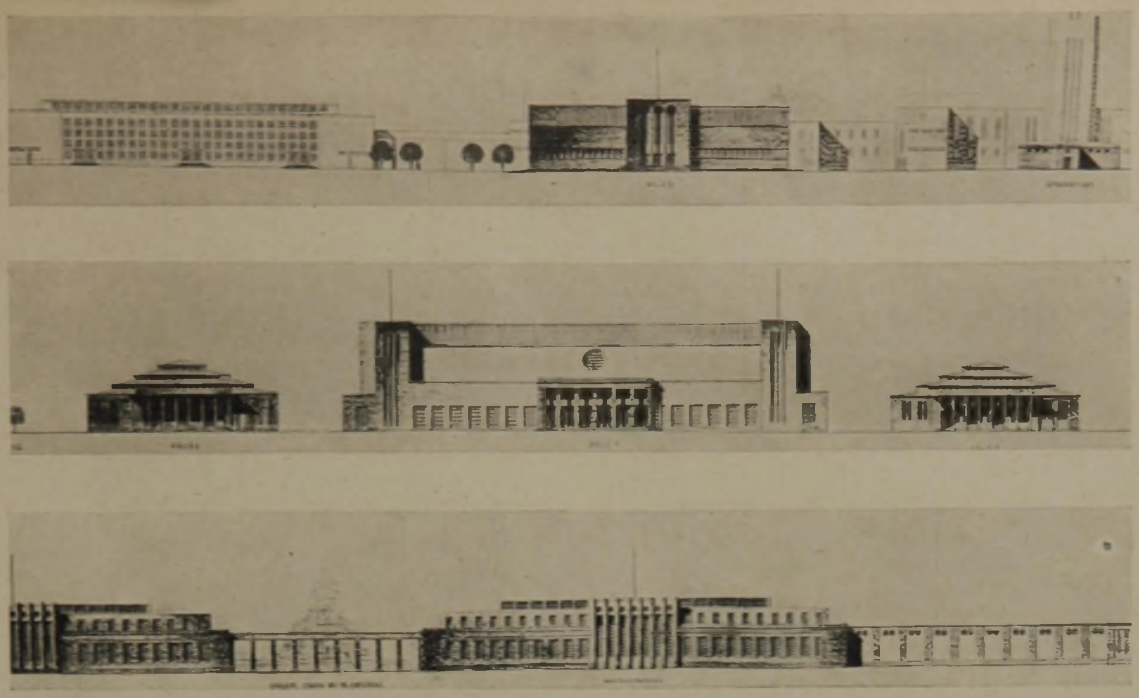


ABB. 17—19 **ANSICHT DER HALLEN 19 UND 6—8. EINGANG AN DER STRASSE DES 18. OKTOBER ENTWURF NR. 4. KENNZIFFER 700210. Verf.: Architekt B. D. A. Fritz Riemann, Leipzig**

schaffenen Anlagen am besten ausnutzen. Sehr bewußt trennt Verfasser das Freigelände der Baumesse von der Str. d. 18. Okt. dadurch ab, daß er einmal eine kleine Repräsentationshalle und dann eine Säulenstellung zwischen beide legt und hiermit den architektonischen Zusammenhang des ganzen klarer gestaltet. Allerdings schränkt er auf diese Weise das Freiflächengelände so stark ein, daß es unter Umständen in seinem ihm nunmehr gebliebenen Ausmaß nicht ausreichen dürfte. Auch seine Beschickung mit Gütern dürfte schwierig sein. Architektonisch ist zwar eine einheitliche Gesamtwirkung erreicht, die allerdings teilweise eine gewisse Monotonie auslösen wird. Die Anordnung von Türmen auf dem Ausstellungsgelände erscheint bedenklich deswegen, weil diese mit dem Völkerschlachtdenkmal konkurrieren könnten. Besonders gelten diese Bedenken gegen die beiden Türme, die den Haupteingang flankieren. Dagegen könnte man den Turm, der der Reitzenhainer Str. einen gewissen Abschluß geben soll, in gewissem Umfange gutheißen. —

Bezüglich der angekauften und in engere Wahl gekommenen Entwürfe müssen wir uns des verfügbaren Raumes wegen auf kurze Angaben aus dem Preisgerichtsurteil beschränken:

4. Entwurf Nr. 13. K. Z. 123456. Verf.: Arch. Bornmüller & Arzt (Abb. 9 u. 10, S. 76). Ankauf zu 1500 M.

Es wird anerkannt, daß Verfasser sich mit den Verkehrsfragen eingehend beschäftigt hat. Die Lage der Hallen 16, 3 u. 4 sowie 18 u. 20 und des Verwaltungsgebäudes wird als richtig bezeichnet. Gleisanschlüsse, Haltestellen der Straßenbahn und Lage der Parkplätze werden aber zum Teil bemängelt. Die Anordnung eines Turmes an der vom Verfasser gewählten Stelle wird nicht als notwendig bezeichnet, er hat auch keine beherrschende Stellung in einer Achse und seine Wirkung auf das Völkerschlachtdenkmal ist ungünstig. Die Vorschläge für die Ausgestaltung der Straße des 18. Okt. sowie die Verbesserungsvorschläge der besteh. Hallen werden als gut anerkannt. Die Straße des 18. Okt. erhält durch flächige Behandlung etwa gleich großer Massen eine große einheitliche architektonische Haltung, ihre Abschnürung am Eingang und Ausgang der technischen Messe erscheint berechtigt. —

5. Entwurf Nr. 9. K. Z. 123456. Verf.: Albert und Fritz Schwarzburger (Abb. 11, S. 77). Ankauf zu 1500 M.

Lage der Eingänge, Ausnutzung des Geländes für Hallenbauten (allerdings zum Teil auf Kosten der Freiflächen) gelobt, der Bauhof als zu abgelegen bezeichnet. Die Straße des 18. Okt. erhält eine geschlossene räumliche Wirkung, die Überbrückung am Eingang ist aber zu aufwendig und das Denkmal schädigend. Der Abschluß der Straße nach dem Park und Denkmal ist nicht möglich, damit verbleibt die jetzige Schädigung des Maßstabes des Denkmals. Die Ausgestaltung der einzelnen Bauten wird im wesentlichen gelobt. Sie haben bei aller Verschiedenheit in den Einzelheiten doch einen einheitlichen Grundton. —

In engere Wahl kamen die Entwürfe:

6. Bei Entwurf Nr. 12 (Abb. 12 u. 13, S. 77) wird die Schaffung einer neuen städtebaulichen Achse durch den Eingang an der Reitzenhainer Straße getadelt, ferner die nicht genügende Ausnutzung der mit Gleisen zu bebauenden Fläche durch Hallenbauten. Der repräsentative Platz in der Achse des Einganges an der Reitzenhainer Straße ist für die Ausnutzung des Geländes unzweckmäßig. Zu begrüßen ist die Schaffung einer großen verlängerten Halle 11, ebenso die Verbindung der seitlich davorliegenden Hallen zu je einem Hallenkörper. Die Vorschläge für die Fassung der Wände an der Straße des 18. Okt. finden Beifall, aber nicht der bauliche Maßstab der Bauten untereinander. —

7. Bei Entwurf Nr. 17 (Abb. 14, S. 77) wird die Anordnung der beiden großen Haupthallen an der Steierer Straße als richtig, die Anordnung der pylonenartigen Zwischenbauten, die zu stark mit dem Völkerschlacht-Denkmal konkurrieren, als nicht glücklich bezeichnet. Die Anordnung der Repräsentationsräume am sogen. Messevorplatz erscheint in ihrer Zweckmäßigkeit fraglich, der Versuch, von dort aus auf Halle 7 eine große Achse zu ziehen, für verfehlt. Die Vorschläge für die Ausgestaltung der Straße des 18. Okt. sind zum großen Teil gut, der Maßstab in den Einzelheiten aber zu ungleichmäßig. Verfasser schlägt für die neuen Hallen eine einfache, groß gehaltene Architektur vor, die Angleichung der Architektur der alten Hallen ist aber nicht voll gelungen. —

8. Bei Entwurf Nr. 3 (Abb. 15, S. 78) ist das Gelände zwar klar aufgeschlossen, aber die Bauten schließen sich nicht zu einer einheitlichen Gesamtanlage zusammen. Auch die Anordnung der Eingänge wird als unglücklich empfunden, ebenso die Lösung der Hallen rechts und links des Rampenweges zum Denkmalspark. —

9. Bei Entwurf Nr. 25 (Abb. 16, S. 78) wird die Orientierung der Gesamtanlage als richtig bezeichnet, auch die Zuführung der Gleise zu den Hallen. Die Ausgestaltung der letzteren findet aber keinen Beifall, besonders sei es nicht geglückt, die Hallen 6, 7 u. 8 zusammenzufassen. Auch wird getadelt, daß eine Abtrennung der Freifläche mit ihrer Unruhe von der Straße des 18. Okt. nicht versucht ist. —

Aus der Zahl der anderen Arbeiten sei oben nur noch in Abb. 17—19 ein Entwurf wiedergegeben, der durch seine straffe architektonische Gestaltung des Eingangs und der Schauseiten der Hallen an der Straße des 18. Okt. hervortritt. —

STÄDTEBAULICHE AUSGESTALTUNG DES STADTTEILES VOR DEM GEPLANTEN NEUEN BAHNHOFSEMPFANGSGEBÄUDE IN RIESA A. D. ELBE

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. E. h. Paul Wolf, Dresden

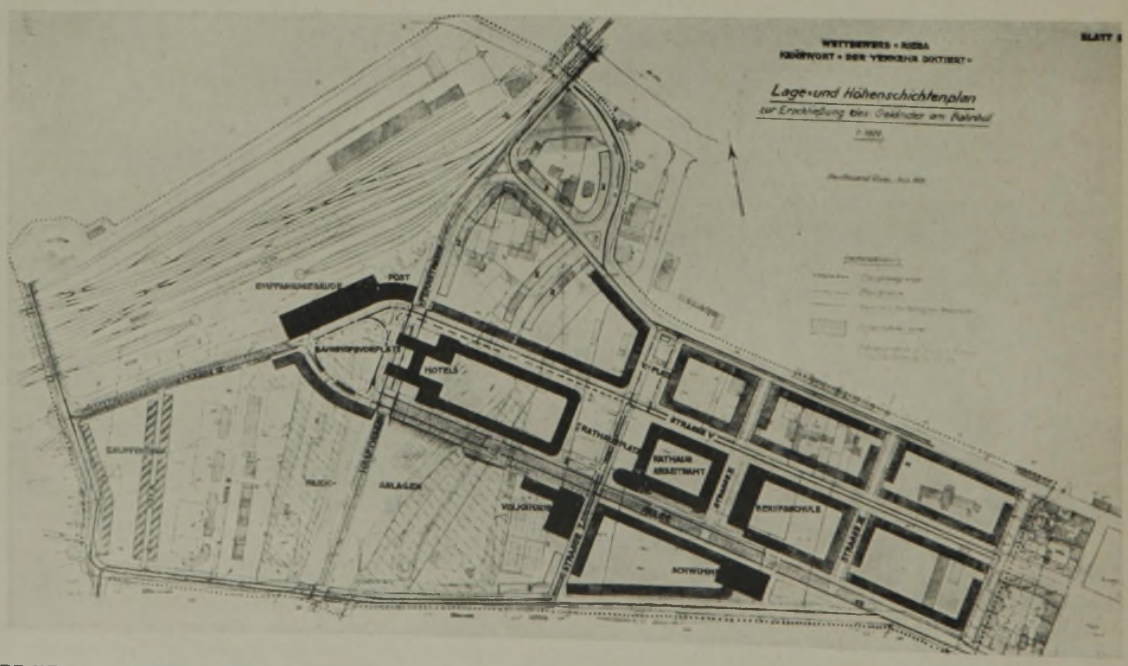
Mit 11 Abbildungen

Die von der Deutschen Reichsbahngesellschaft geplante Verlegung des seitherigen Bahnhofsempfangsgebäudes in Riesa gab der Stadtverwaltung Veranlassung, einen öffentl. Wettbewerb unter reichsdeutschen und deutsch-österreich. Architekten und Bauingenieuren auszuschreiben, die ihren Wohnsitz im Freistaat Sachsen oder in einem unmittelbar angrenzenden Land haben, also in den preuß. Provinzen Schlesien, Sachsen und Brandenburg, im Freistaat Thüringen oder Bayern. Zweck des Wettbewerbs war einmal die durch die Verlegung des Bahnhofsempfangsgebäudes notwendig werdende Neuregelung des Verkehrs zwischen Bahnhof und Stadt sowie die Schaffung einer Kraftwagen-Fernstraße Dresden—Leipzig, zum anderen neue Grundlagen für die bauliche Erschließung des ausgedehnten Geländes zwischen Stadt und Bahnhof vorzubereiten und gleichzeitig einen neuen Stadtmittelpunkt für die in lebhafter Entwicklung begriffene, heute etwa 25 000 Einwohner zählende Stadt Riesa zu schaffen, wobei ein späteres Anwachsen auf etwa die doppelte Bevölkerungszahl anzunehmen war. Die wesentlichste Forderung der Aufgabe lag also einmal auf verkehrstechnischem Gebiete, zum anderen waren wichtige wirtschaftliche Belange zu erfüllen und endlich aber auch bedeutsame städtebaukünstlerische Fragen zu lösen, vor allem durch Gestaltung des neuen Bahnhof-Vorplatzes und die Schaffung eines neuen Stadtmittelpunktes mit einer Zusammenfassung von öffentlichen Gebäuden, wie künftigem Rathaus, Arbeitsamt, Berufsschule, Hallenschwimmbad sowie einem Volkshaus mit Lesehalle.

Der jetzige, den gesamten Verkehr zwischen dem derzeitigen Bahnhofs-Empfangsgebäude und dem Stadtinnern Alt-Riesa vermittelnde Straßenzug führt anfänglich in nordöstlicher Richtung gleichlaufend mit der Bahn, biegt dann nahezu rechtwinklig nach Südosten ab und verläuft dann in gerader Richtung im Zuge der Bahnhofstraße, Hauptstraße und Meißner Straße. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft plant nun eine Verlegung des jetzigen Empfangsgebäudes um etwa 100 m nach Nordosten zu, wodurch ein neuer Verkehrsweg geschaffen werden soll, der eine möglichst kurze Verbindung mit der Bismarckstraße darstellt und annähernd parallel zu der jetzigen überlasteten Verkehrsverbindung: Hauptstraße und Meißner Straße verläuft.

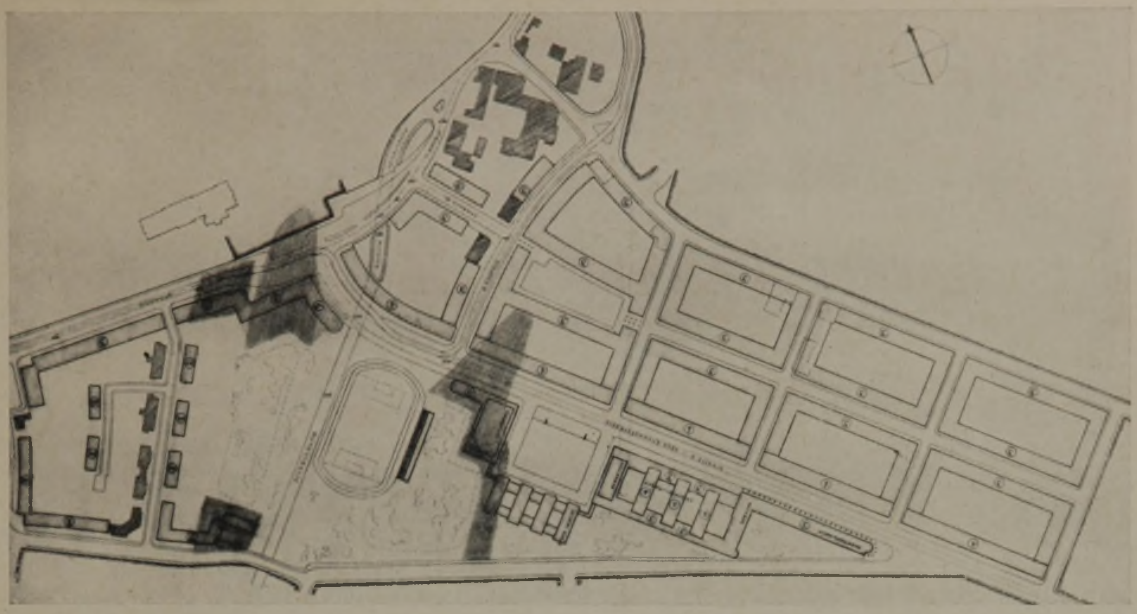
Nicht unerhebliche Schwierigkeiten boten bei der Bearbeitung der Wettbewerbspläne die vorhandenen, bis zu 15 m betragenden Höhenunterschiede in dem von ehemaligen Eisenbahneinschnitten und natürlichen Bodensenkungen stark durchsetzten Gelände. Das Preisgericht, dem als Fachpreisrichter angehörten: Geheimrat Prof. Dr. Ewald Genzmer, Dresden, Prof. Dr.-Ing. E. h. Gropius, Berlin, Ob.-Reg.-Baurat Mittelbach, Dresden, Ob.-Stadtbaumstr. Langer, Riesa, sowie der Verfasser, hat am 14. und 15. Dezember 1928 seines Amtes gewaltet und die Entscheidung gefällt. Von den rechtzeitig eingegangenen 65 Entwürfen, die vor Zusammentritt des Preisgerichtes einer Vorprüfung unterzogen worden waren, mußten wegen wesentlicher Verstöße gegen die Ausschreibungsbedingungen 9 Entwürfe ausscheiden. Im ersten Rundgang wurden trotz mancherlei Vorzüge im einzelnen weitere 30 Entwürfe wegen grundsätzlicher Mängel in verkehrstechnischer, wirtschaftlicher oder künstlerischer Hinsicht ausgeschieden. Alsdann wurde eine Bewertung der noch verbleibenden Entwürfe unter Anwendung des Punktverfahrens vorgenommen, wobei auf einstimmigen Beschluß des Preisrichterkollegiums weitere 14 Entwürfe ausgeschieden wurden. Damit verblieben für die engere Wahl noch 12 Entwürfe, unter denen nach nochmaliger Durchsicht sämtlicher Entwürfe in einem besonderen Rundgang, der keinerlei Änderung des Urteils ergab, drei Preise zuerkannt und drei weitere Entwürfe zum Ankauf empfohlen wurden. Dabei gelangte das Preisgericht zu dem Gesamtergebnis, daß zwar keiner der Wettbewerbsteilnehmer die gestellte Aufgabe so gelöst habe, daß ein Entwurf unmittelbar für die Ausführung vorgeschlagen werden könnte, war jedoch der Ansicht, daß der gesamte Wettbewerb eine große Zahl brauchbarer Gedanken gebracht habe, die bei der Durchführung Beachtung finden können, und daß im ganzen eine weitgehende Klärung der für die Weiterbearbeitung des Bebauungsplanes erforderlichen Fragen erzielt worden sei.

Der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf Nr. 27, „Der Verkehr diktiert", Verf.: Dipl.-Ing. Herbert Göner, Halle a. d. Saale, und Reg.-Bmstr. Erich Göner, Oppeln (Abb. 1, unten), zeichnet sich durch eine klare, praktisch durchführbare Lösung der Verkehrsfragen aus. Die Verkehrsverbindung zwischen



ENTWURF NR. 27. I. PREIS 5000 M. KENNWORT: „DER VERKEHR DIKTIERT".
Verf.: Dipl.-Ing. Herbert Göner, Halle, und Reg.-Baumstr. Erich Göner, Oppeln

ABB. 1



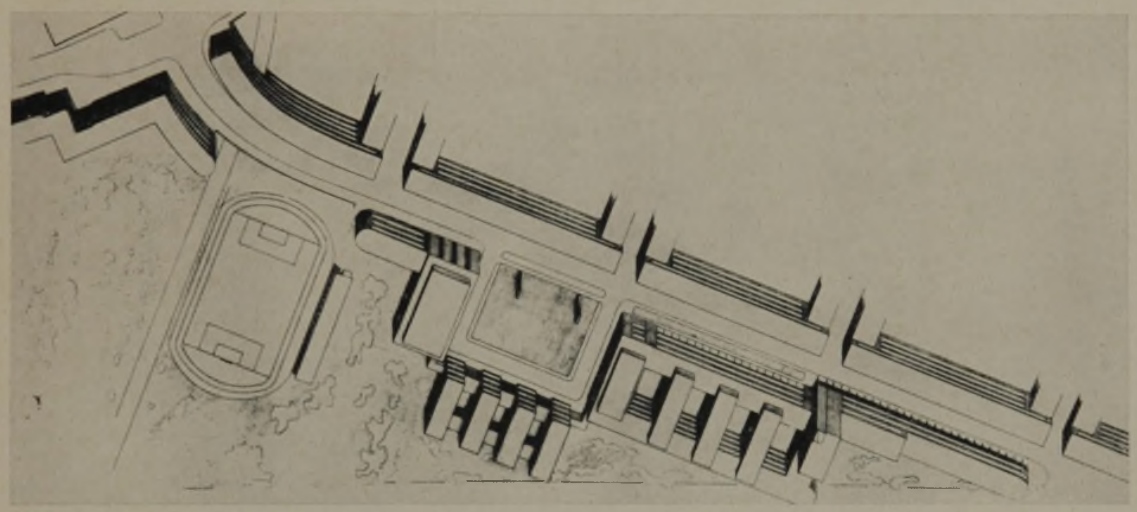
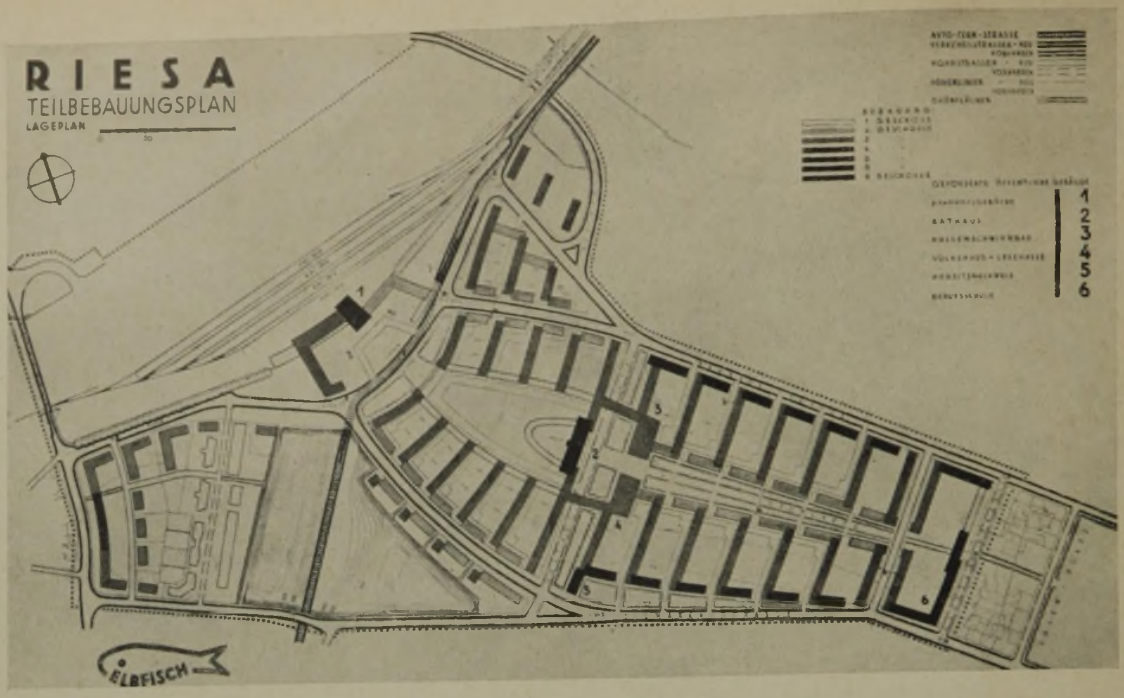


ABB. 2 u. 3 **ENTWURF NR. 20. II. PREIS 3000 M. KENNWORT: „VERKEHRSZENTRUM UND GEISTESZENTRUM"**
Verf.: Architekt Dipl.-Ing. Friedrich Emmerich, Leipzig-Gohlis

Bahnhof und dem alten Stadtteil erfolgt auf dem kürzesten Wege durch zwei Parallelstraßen, zwischen denen das Rathaus mit dem Rathausplatz liegt. Der Bahnhofsvorplatz ist mit einer Höhenlage von 112,5 m den Geländeverhältnissen entsprechend richtig gelagert, die von Nordosten nach Südwesten verlaufende Autofernstraße geschickt im Einschnitt geführt unter Vermeidung von Niveaukreuzungen an den verkehrsreichsten Punkten. Weniger gut scheint die Fahrverbindung von der Elbbrücke nach dem Bahnhof über den V.-Platz. Die Platzanlagen: Bahnhofsvorplatz und Rathausplatz sind sowohl in bezug auf die Verkehrsanordnung als in bezug auf die städtebauliche Gestaltung gut angelegt, insbesondere ist beim Bahnhofsvorplatz der Schwenkungswinkel zwischen den Verkehrsstraßen nach der Stadt und der Front des Empfangsgebäudes zwanglos ausgenutzt. Die Gesamtaufteilung des Entwurfsgebietes ist gut; sie nimmt in weitgehender Weise Rücksicht auf bestehende Gebäudeanlagen und entspricht im wesentlichen den wirtschaftlichen Forderungen. Als richtiger Gedanke erscheint die Verwendung des stark bewegten Geländeteils in der Umgebung des alten Chemnitzer Bahndammes für Parkanlagen, erwünscht wäre jedoch eine bessere Vermeidung der Nordlage der Blockfronten. —

Mit dem II. Preis wurde ausgezeichnet der Entwurf Nr. 20, „Verkehrszentrum und Geisteszentrum", Verf.: Dipl.-Ing. Friedrich Emmerich, Leipzig (Abb. 2 und 3, hierüber). Auch bei diesem Entwurf sind die verkehrstechnischen Forderungen im wesentlichen gut gelöst. Besonders glücklich erscheint die Anordnung der Autofernstraße nordöstlich vom Bahnhofsvorplatz und die Verbindung des Bahnhofes mit Röderau. Während der Bahnhofsvorplatz in seinen Abmessungen als nicht zureichend zu bezeichnen ist, stellt die Gruppierung der öffentlichen Gebäude um einen monumental gestalteten Platz in unmittelbarem Zusammenhang mit den vorgesehenen Parkanlagen eine wirkungsvolle Lösung dar. Die Baublockaufteilung zeigt ähnliche Vorzüge, aber auch Nachteile wie der Entwurf Nr. 27. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht ergeben sich bemerkenswerte Anhaltspunkte für seine Durchführung. Die künstlerische Lösung des Gesamtplanes verspricht eine gute Wirkung. —

Der III. Preis fiel auf den Entwurf Nr. 5, „Elbfisch", Verf.: Dr.-Ing. Max Säume, Dipl.-Ing. Günther Hafemann, Berlin-Zehlendorf-Mitte (Abb. 4 und 5, S. 82). Die verkehrstechnische Lösung ist einfach und klar. Zur Entlastung der Bahnhofstraße ist die Bismarckstraße ausgebaut. Alle übrigen Straßen sind im wesentlichen nur Wohnstraßen. Durch die Höhe und durch die Verlegung des Bahnhofsvorplatzes auf 112,5 m entsteht ein terrassenartiger Aufbau nach dem Bahnhofsplatz zu, der eine Belichtung der tiefer gelegenen Fernstraße unter dem Bahnhofsplatz von Südosten her zuläßt. Die Führung des Grüngürtels durch die Mittelachse der Grünanlage über den Rathausplatz und den westlich vom Rathaus anschließenden Hauptplatz stellt eine vorzügliche Raumfolge dar. Weniger glücklich erscheint dagegen die Lösung des Bahnhofsvorplatzes in bezug auf einzelne Platzwände. Die Aufteilung der Blöcke ist interessant und ergibt ruhige Wohnlagen. Die wirtschaftliche Durchführbarkeit der Planungen wird allerdings durch das Nicht-



Verf.: Dr.-Ing. M. Säume und Dipl.-Ing. Günther Hafemann, Berlin-Zehlendorf

ABB. 4 u. 5 LAGEPLAN UND SCHAUBILD. NR. 5. III. PREIS 1500 M. KENNWORT „ELBFISCH"

beachten der bestehenden Gebäudeanlagen wesentlich eingeschränkt. Die im Plan vorgesehne Geschoßzahl der vorgeschlagenen Bebauung erscheint zum Teil zu weitgehend. Trotz der Mängel in bezug auf die praktische Durchführbarkeit einzelner Teile zeigt der Entwurf eine bes. einheitl. künstlerische Gesamtlösung. —

I. Ankauf, Entwurf Nr. 2, „Bahngelände Riesa", Verf.: Arch. B. D. A. Dr.-Ing. Wilh. Sievers, Mitarb.: Roland Solbach, Chemnitz (Abb. 6, S. 83). Der Entwurf zeigt eine gute Verkehrslösung, bes. hervorzuheben ist diejenige von und zum Bahnhofsplatz sowohl in der Richtung zur Stadt als auch nach Röderau. Auch die räumliche Gestaltung der Plätze und ihre architektonische Lösung ist gut. Der Gesamtplan wird stark beeinträchtigt durch die vorgeschlagene Beseitigung vorh. Gebäude nordöstlich vom Bahnhofsgebäude. —

II. Ankauf, Entwurf Nr. 33, „Straffe Form", Verf.: Arch. Günther Glatzel, Dipl.-Ing. Bruno Lischner, Breslau (Abb. 7, S. 83). Der Entwurf zeigt gute Lösungen der Verkehrsfragen sowie der Platzgestaltungen; glücklich erscheint die Einmündung der neuen Bahnhofstraße in den Bahnhofsvorplatz und die Anlage der Autofernstraße. Dagegen kann die Aufteilung der Baublöcke nicht befriedigen. —

III. Ankauf, Entwurf Nr. 44, „2 Zentren", Verf.: Reg.-Baumeister Karl Wintterlin, Berlin-Südende (Abb. 8, S. 83). Bei guter Lösung des Gesamtentwurfes, besonders hinsichtlich der Platzanlagen und Baublöcke, unter Erhaltung der Grünanlagen muß die unübersichtliche Einmündung und Führung der Autofernstraße und der an der Nordostecke des Bahnhofsplatzes einmündenden Straße sowie die mangelnde Rücksichtnahme auf bestehende Gebäudeanlagen beanstandet werden. —

Außer den preisgekrönten und angekauften Entwürfen hat der Wettbewerb aber noch eine ganze Anzahl beachtenswerter, zum Teil guter Gedanken gezeigt, die ähnliche Lösungen wie die preisgekrönten bzw. angekauften Entwürfe darstellen, wenn auch nicht in der den ausgezeichneten Entwürfen eigenen ausgereiften Form. (Vergleiche u. a. den Entwurf Nr. 8, „Angepaßt", Verf.: Stadtarchitekt Berton und Stadt-Oberlandmesser Kuhnert, Guben, N.-L. (Abb. 9, S. 84), der im gesamten Aufbau eine gewisse Ähnlichkeit mit dem an 1. Stelle preisgekrönten Entwurf aufweist. —

Besondere Erwähnung verdient der in engste Wahl gelangte Entwurf Nr. 47, „Höhe 111", Verf.: Reg.-Baumeister Otto Fischer, Dresden (Abb. 10 u. 11, S. 84), der sich bei richtiger Beachtung der verkehrstechnischen Forderungen durch eine reizvolle künstlerische Lösung, insbes. der in der Nähe des Bahnhofs geplanten neuen Stadtmitte, auszeichnet. —

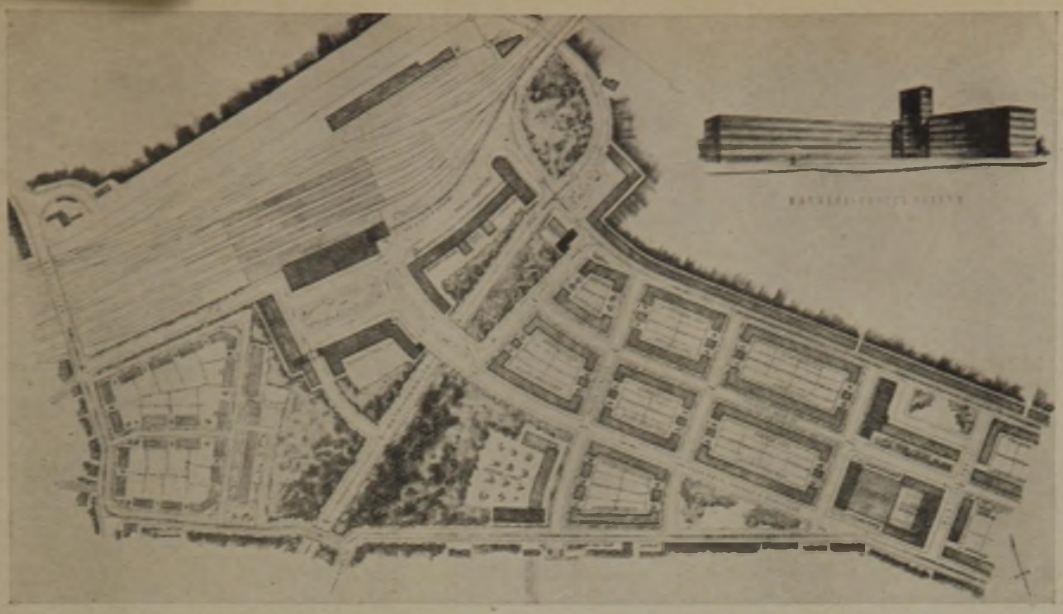


ABB. 6

ENTWURF NR. 2. 1. ANKAUF 1000 M. KENNWORT: „BAHNGELÄNDE RIESA"
Verf.: Architekt B. D. A. Dr.-Ing. Wilhelm Sievers, Mitarbeiter: Roland Solbach, Chemnitz

ABB. 7

ENTWURF NR. 33. 2. ANKAUF 1000 M. KENNWORT: „STRAFFE FORM"
Verf.: Architekt Günther Glatzel und Dipl.-Ing. Bruno Lischner, Breslau

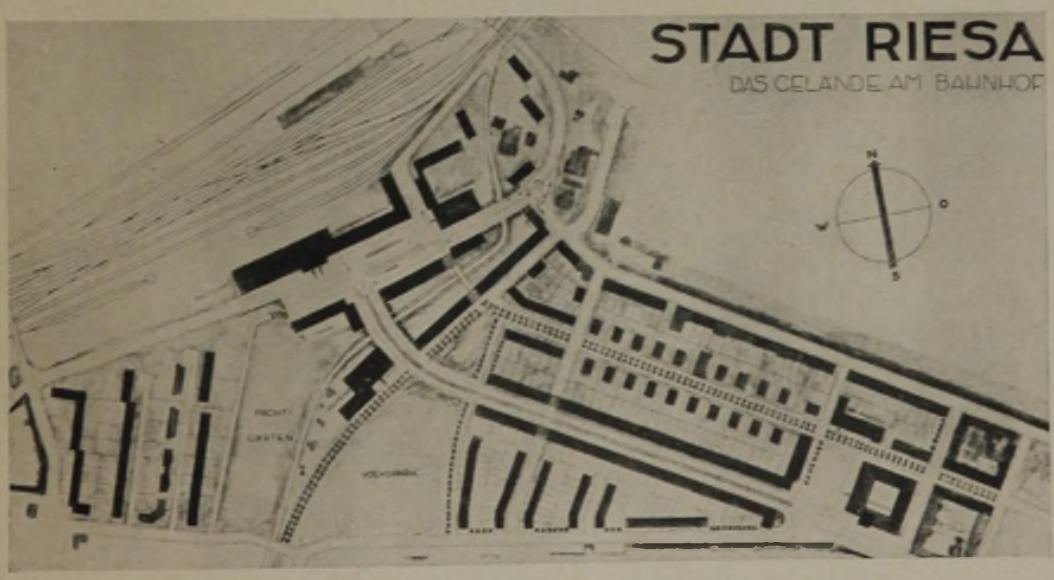
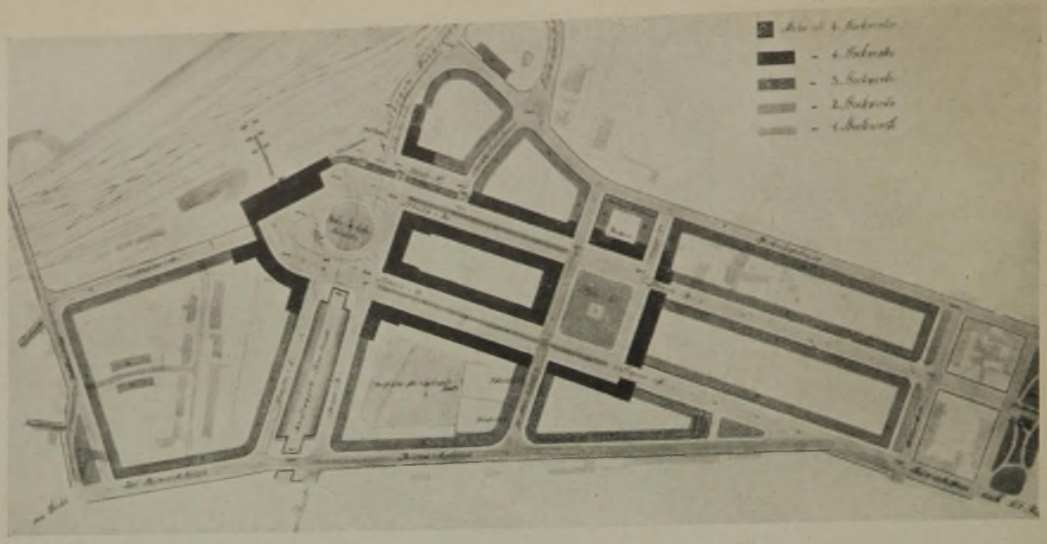


ABB. 8

ENTWURF NR. 44. 3. ANKAUF 1000 M. KENNWORT „2 ZENTREN„
Verf.: Reg.-Baumeister Karl Wintterlin, Berlin-Südende



ENTWURF NR. 8. KENNWORT: „ANGEPASST"
Verf.: Stadtarch. Bartau und Städt. Oberlandmesser Kuhnert, Guben N.-L.

ABB. 9

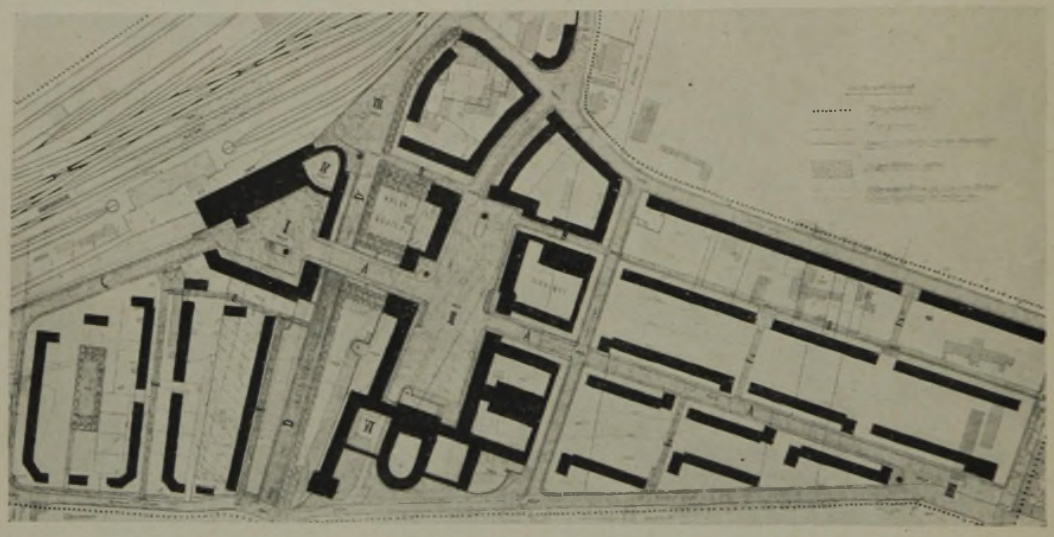


ABB. 10 (MITTE)
LAGEPLAN

Städtebauliche Ausgestaltung des Stadtteiles vor dem geplanten neuen Bahnhofsempfangsgebäude in Riesa a. d. Elbe

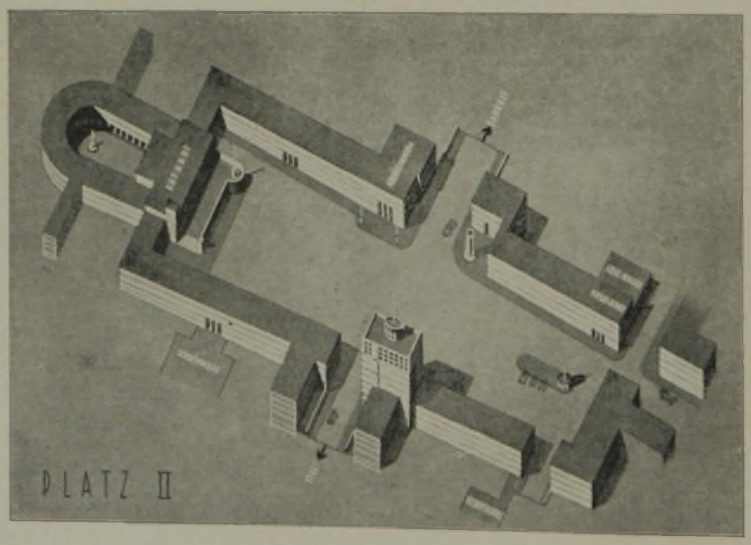


ABB. 11 (LINKS)
SCHAUBILD
NR. 47. KENNWORT
„HÖHE 111"
Verf.: Reg.-Baumstr.
Otto Fischer, Dresden

Monatsbeilage zur Deutschen Bauzeitung Nr. 34. Inhalt: Bebauung des Ausstellungsgeländes und architektonische Gestaltung der Hallenbauten der Technischen Messe in Leipzig — Städtebauliche Ausgestaltung des Stadtteiles vor dem geplanten neuen Bahnhofsempfangsgebäude in Riesa a. d. Elbe —

Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin — Für die Redaktion verantw.: Fritz Eiselen, Berlin — Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48