

HOCHHAUS AM BAHNHOF FRIEDRICHSTRASSE IN BERLIN

II. ENGERER WETTBEWERB

VON MAG.-OBERBAURAT JOH. GROBLER, BERLIN-HALENSEE

MIT 25 ABBILDUNGEN

Die Berliner Verkehrs-A. G. hat das Grundstück am Bahnhof Friedrichstraße zwischen dem Reichstagsufer und der Friedrichstraße angekauft, um dort ein Bürogebäude für ihre eigenen Zwecke zu errichten. Die grundsätzliche Frage, ob es zweckmäßig ist, diesen Platz zu bebauen, scheint damit bereits entschieden zu sein. Es soll nicht unerwähnt bleiben, daß die Ansicht, die Stadt hätte dieses Gelände kaufen sollen, um diesen Platz als Grünfläche oder als Parkfläche für Autos liegenzulassen, viele und gewichtige Gründe für sich hat. Das Zentrum Berlins ist mit einer durchschnittlichen Grundstücksbebauung von etwa sieben Zehnteln schon so stark mit Gebäuden belastet, daß eine Auflockerung an den dichtesten Knotenpunkten durchaus angebracht wäre. Außerdem werden gerade diese Verkehrsschwerpunkte bei der rapide ansteigenden Zahl der Automobile in kürzester Zeit schon als Parkplätze dringend benötigt werden. Die amerikanischen Verhältnisse zeigen, welche ungeheuren Flächen man in den Zentren der Stadt für das Parken braucht.

Der Platz am Bahnhof Friedrichstraße zwischen dieser und dem Reichstagsufer ist schon seit langer Zeit für ein Hochhaus ausersehen. Die Frage, ob sich dieses Gelände städtebaulich besonders gut für ein Hochhaus eignet, ist vorläufig wohl noch ungeklärt. Die städtebaulichen Momente werden auch bei dieser Frage kaum so gewertet werden wie die wirtschaftlichen.

Es liegt ohne Zweifel im Interesse des Grundstücksbesitzers, an dieser Stelle, die vier Bahnhöfe vereinigt, nämlich einen Stadtbahnhof, einen Fernbahnhof und zwei Untergrundbahnhöfe, eine möglichst gedrängte Bebauung anzustreben. Wenn also die amerikanische These, die Gegenden der Stadt, die den größten Verkehr aufweisen, am dichtesten zu bebauen, richtig ist, so muß diese Stelle mit einem der höchsten Hochhäuser besetzt werden.

Man kann aber auch anderer Meinung sein. Jede dichte Bebauung zieht einen stärkeren Verkehr nach sich. Es ist daher falsch, eine Stelle, die schon an sich durch den Verkehr beschwert

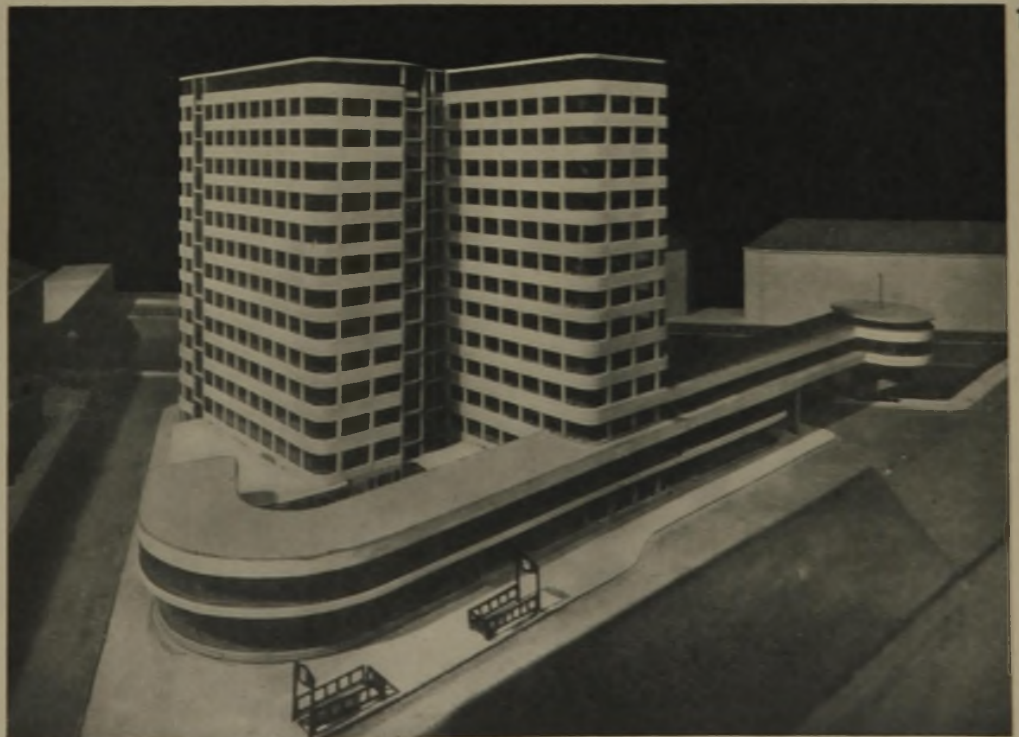


SCHAUBILD VON DER
FRIEDRICHSTRASSE

ENTWURF „ZWILLINGE“. AN 1. STELLE AUSGEZEICHNET
VERFASSER: ARCHITEKT BDA PROF. P. MEBES UND REG.-BAUMSTR. A. D. P. EMMERICH, BERLIN
MITARBEITER: DIPL.-ING. BAUMGARTEN, BERLIN



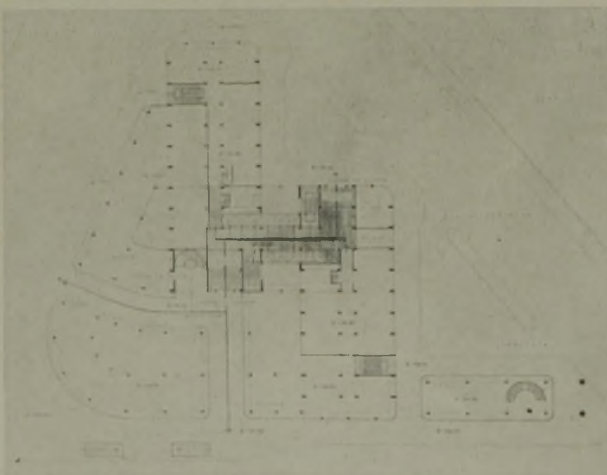
**SCHAUBILD
VON DER
WEIDENDAMMER
BRÜCKE**

wird, zu einem weiteren Anschwellen des Verkehrs zu verurteilen. Wenn man so denken würde, würde man leicht in der Wechselwirkung zwischen Verkehr und Bebauung zu einer Schraube ohne Ende kommen. Der Verfasser hat in früheren Artikeln der Ansicht Raum gegeben, daß der Bau von Hochhäusern in der City, die ein Anwachsen des Verkehrs verursachen, ein schwerer städtebaulicher Fehler ist und daß die Vorteile, die das Hochhaus scheinbar bringt, reichlich übertroffen werden durch die schweren Nachteile, die das Gemeinwesen von ihm hat. Die Erfahrungen, die die von der Stadt entsandte Studienkommission in Amerika gesammelt hat, haben den früheren Ausführungen des Verfassers recht gegeben. Es wäre wahrscheinlich zweckmäßiger, an dieser Stelle nicht ein den Verkehr belastendes Gebäude zu errichten, sondern ein den Verkehr entlastendes Gebäude, z. B. eine Großgarage.

Zum Glück kommt wenigstens bei dem in Rede stehenden Grundstück am Bahnhof Friedrichstraße zur Zeit eine eigentliche Hochhausbebauung in

dem landläufigen amerikanischen Sinne nicht in Frage. Das Gelände soll nicht stärker bebaut werden als es die Geschäftshausbauweise der Berliner Bauordnung zuläßt, d. h. für jeden Quadratmeter des Grundstückes können $16,8 \text{ cbm}$ in Anrechnung gebracht werden. Innerhalb dieser Grenze muß sich das geplante Hochhaus halten, d. h. also, die Massierung der Baukörper an einer bestimmten Stelle des Grundstückes zwingen den Architekten, an einer anderen Stelle eine niedrigere Bebauung anzuordnen.

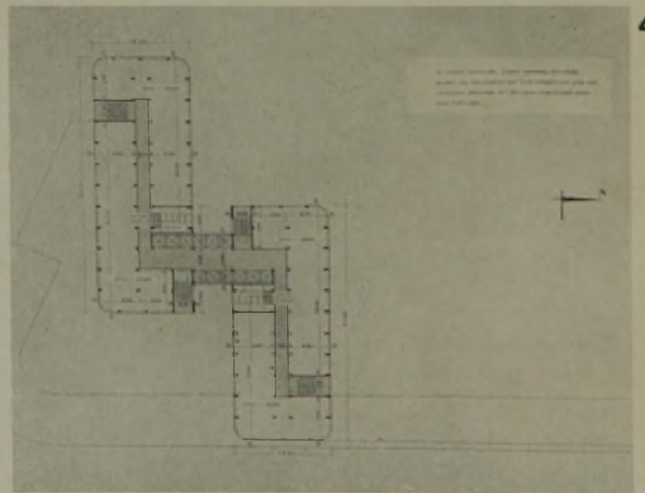
Nach diesen einleitenden Worten möchten wir, bevor wir dem Gegenstand selbst nähertreten, einige Worte über die Vorgeschichte des Projektes sagen, die von Fr. Paulsen im Sonderheft der Stadtbaukunst Alter und Neuer Zeit (Der Zirkel), Architektur - Verlag G. m. b. H., Berlin, eingehend dargestellt ist. Der Plan, die Baustelle der früheren Pepinière zu bebauen, schwebte schon seit sehr langer Zeit. Anscheinend bestand wohl zwischen dem Preise, den man für das Grundstück in Anrechnung gebracht hatte, und dem vor-



ERDGESCHOSS

ENTWURF „ZWILLINGE“. AN 1. STELLE AUSGEZEICHNET

VERFASSER: ARCHITEKT BDA PROF. P. MEBES UND REG.-BAUMSTR. A. D. P. EMMERICH, BERLIN
MITARBEITER: DIPL.-ING. BAUMGARTEN, BERLIN



2. OBERGESCHOSS

5



**SCHAUBILD VON DER WEIENDAMMER BRÜCKE
ENTWURF „ZWILLINGE“**

**VERFASSER: ARCHITEKT BDA PROF. P. MEBES
UND REG.-BAUMSTR. A. D. P. EMMERICH, BERLIN
MITARBEITER: DIPL.-ING. BAUMGARTEN, BERLIN**

Wert gelegt. Das Erdgeschoß war für Läden gedacht, und die übrigen Geschosse für Büros und Ausstellungsräume. Die Einbeziehung von Cafés, Kinos, Lagerräumen, Garagen, Ateliers usw. wurde in Vorschlag gebracht. Eine Passage oder eine sonstige Innenentwicklung des Gebäudes sollte eine möglichst große Ladenfront vermitteln. Auf die gute Verbindung mit dem Bahnhof Friedrichstraße und der U-Bahn sollte besonderer Wert gelegt werden. Zur schnelleren Abwicklung des Verkehrs sollte ein besonderer Zugangstunnel von der Untergrundbahn zu den Aufzügen des Gebäudes hergestellt werden.

Die Preisträger waren damals: die Arch. BDA J. Brahm u. Kasteleiner, Kassel, Brüder Luckhardt u. Hoffmann, Berlin, W. G. Koch, Stuttgart, Dr.-Ing. O. Schubert, Dresden, Adolf Abel, Stuttgart, Otto Koltz, Berlin, Prof. M. Elsaesser, Frankfurt a. M. (Köln), W. Langstein, Karlsruhe, Jos. Tiedemann, Berlin, Prof. H. Scharon, Breslau (Insterburg).

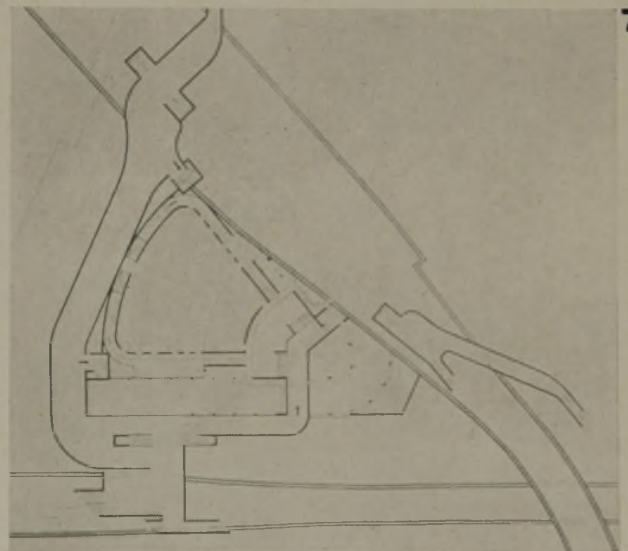
6



**SCHAUBILD VOM
REICHSTAGSUFER**

aussichtlichen Nutzen, den man aus dem Bau ziehen konnte, ein gewisses Mißverhältnis. Es scheint so, als suchte man immer nach neuen Möglichkeiten, eine Rentabilität zu erzielen. Professor Möhring von der Akademie des Bauwesens hat dann 1920 den Auftrag erhalten, eine Untersuchung über die Frage der Verhältnisse am Bahnhof Friedrichstraße anzustellen und ob auf dem Gelände der früheren Pepinière ein Hochhaus errichtet werden könnte. Da Möhring an kein Programm gebunden war, konnte er die Frage rein städtebaulich lösen. Er plante ein Hochhaus mit 22 Stockwerken und zwei Flügeln mit 18 Stockwerken. Die von ihm erdachte Lösung war einfach und von großzügiger Linienführung (Abb. 21, S. 15). Es wurde daraufhin für dieses Grundstück die Turmhaus - A. G. gegründet, die im Jahre 1922 einen allgemeinen Ideenwettbewerb unter deutschen Architekten aus schrieb. Dem Preisgericht gehörten u. a. an: Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Bestelmeyer, Ob.-Baurat Prof. Dr.-Ing. Billing, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. Brix, Geh. Baurat Dr.-Ing. Ludw. Hoffmann, Prof. Dr.-Ing. H. Straumer.

In dem Programm war auf eine vielfache Ausnutzungsmöglichkeit der Geschosse besonderer



**GRUNDRISS VOM 1. KELLERGESCHOSS
ENTWURF „NA24“. AN 1. STELLE AUSGEZEICHNET
VERFASSER: DIPL.-ING. E. MENDELSON, BERLIN**

11



SCHAUBILD VON DER WEIDENDAMMER BRÜCKE

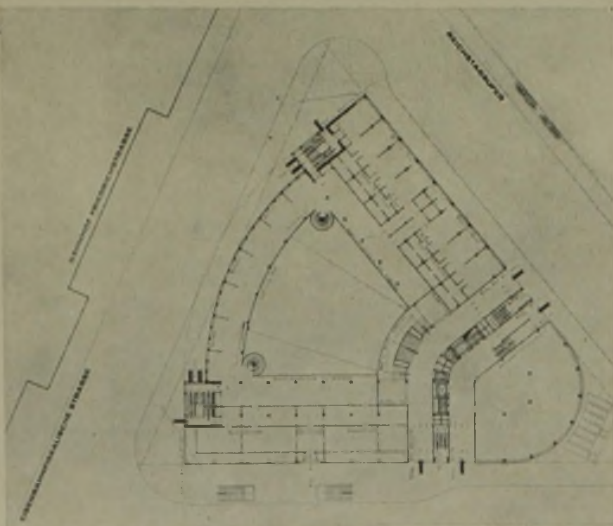
Soviel wir wissen, ließ die Turmhaus - A. G. in der Folgezeit noch weitere Entwürfe anfertigen, die zum Teil sogar veröffentlicht wurden. Es scheint, als ob die Herstellung des Baues aus Mangel an Geldmitteln unterbleiben mußte.

In jüngster Zeit kaufte die Berliner Verkehrs - A. - G. das Grundstück, um hier für ihre eigenen Zwecke ein Verwaltungsgebäude zu errichten. Nachdem sie mehrere Entwürfe zur Bebauung des Grundstückes hatte ausarbeiten lassen, entschloß sie sich, einen engeren Wettbewerb unter fünf namhaften Architekten auszuschreiben, und zwar unter den Herren: Prof. A. Grenander, Arch. Mies van der Rohe, Arch. Prof. Paul Mebes und Reg.-Bmstr. a. D. Paul Emmerich, Prof. Heinrich Straumer, Dipl.-Ing. Erich Mendelsohn. Das Preisrichteramt hatten die Herren: Prof. Dr. Bartning, Baurat Dr.-Ing. Bousset, Ob.-Reg.-Rat Fahlbusch, Min.-Direktor Kießling, Stadtrat Reuter, Stadtbaurat Dr.-Ing. Wagner, Stadtrat Zangemeister, die Vorprüfung hatte der Unterzeichnete übernommen.

Aus dem Programm selbst ist zu bemerken, daß das geplante Gebäude mind. 10 000 qm nutzbare Fläche über dem I. Obergeschoß erhalten sollte und daß, wie schon erwähnt, die für Geschäftshausbauten zulässige kubische Bebaubarkeit nicht überschritten werden sollte. Auf eine besonders günstige Verbindung des Gebäudes mit der U-Bahn und mit der Stadtbahn sollte Wert gelegt werden.

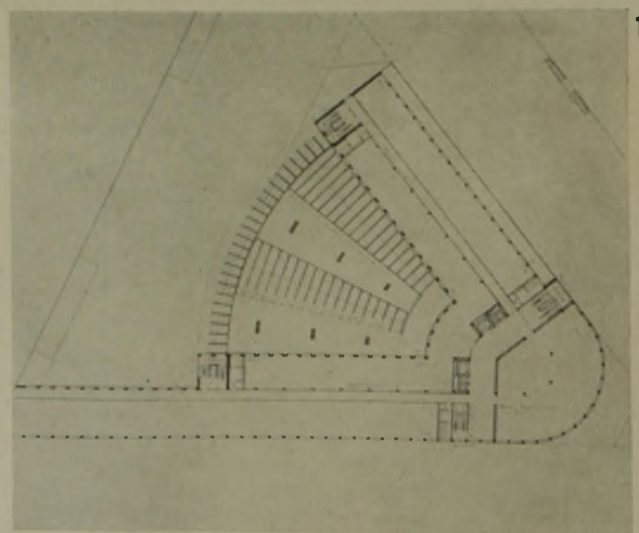
Die fünf Architekten reichten sieben Entwürfe ein. Das Preisgericht trat am Sonnabend, den 14. Dezember 1929, zusammen.

Durch Abstimmung gelangte es zu dem Entschluß, die Entwürfe „N. A. 24“ und „Zwillinge“ an die erste Stelle zu setzen, und zwar unter sich gleichzustellen, wobei bei dem Entwurf „N. A. 24“ die gute Grundrißlösung und die wirtschaftliche Ausnutzung des Bauplatzes, bei dem Entwurf „Zwillinge“ die reizvolle städtebauliche Anordnung hervorgehoben wurden. Die Öffnung der Umschläge ergab als Verfasser: Entw. „Zwillinge“: Arch. Prof. Paul Mebes und Reg.-Baumeister a. D. P. Emmerich, Entw. „N. A. 24“ —



ERDGESCHOSS

ENTWURF „NA 24“. AN 1. STELLE AUSGEZEICHNET.



5. GESCHOSS

VERFASSER: DIPL.-ING. E. MENDELSON, BERLIN

N. B. 24": Dipl.-Ing. Erich Mendelsohn, Entw. „City“: Prof. Dr. Heinr. Straumer, Entw. „Turm“: Prof. A. Grenander, Entw. „Nord-Süd“: Prof. A. Grenander, Entw. „Strahl“: Prof. A. Grenander, Entw. „Roter Kreis“: Arch. Mies van der Rohe.

Das Hochhaus des Entwurfes „Zwillinge“, Abb. 1—5, ist ganz bes. glücklich gelöst. Es sind zwei nebeneinanderstehende Zwillingshochhäuser durch einen Zwischenbau verbunden, der die Fahrstühle enthält. Die Anlage der Treppenhäuser und

Auf größte Rentabilität ist wohl der Entwurf „N. A. 24“ von Mendelsohn, Abb. 6—10, S. 11 u. 12, eingestellt. Dieser sieht in den Kellern, im Erdgeschoß und Zwischengeschoß des Gebäudes ein großes Wellenbad mit einer Gesamtnutzfläche von etwa 7000 qm einschließlich der Gymnastiksäle, der Auskleidehallen usw. vor, das durch verschiebbare Glasdächer überdeckt ist. Im II. Obergeschoß sind ein großes Café und ein Restaurant angeordnet, von denen man auf das Wellenbad hinabsehen kann. Ohne

11

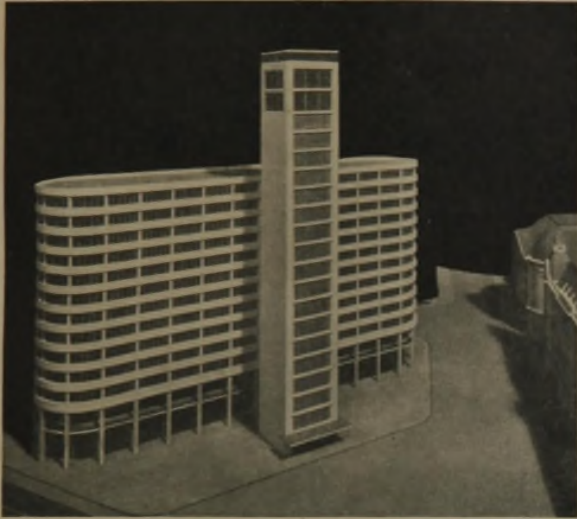


SCHAUBILD VON DER FRIEDRICHSTRASSE

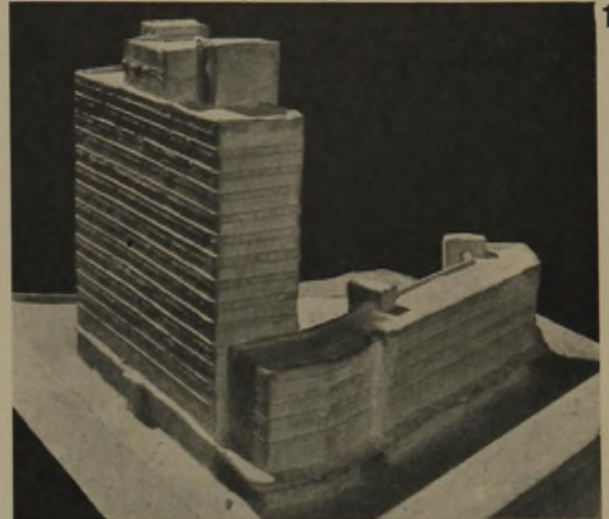
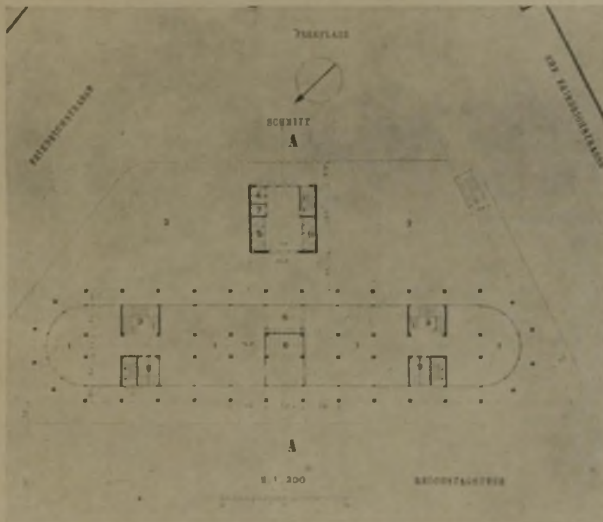


SCHAUBILD VON DER FRIEDRICHSTRASSE

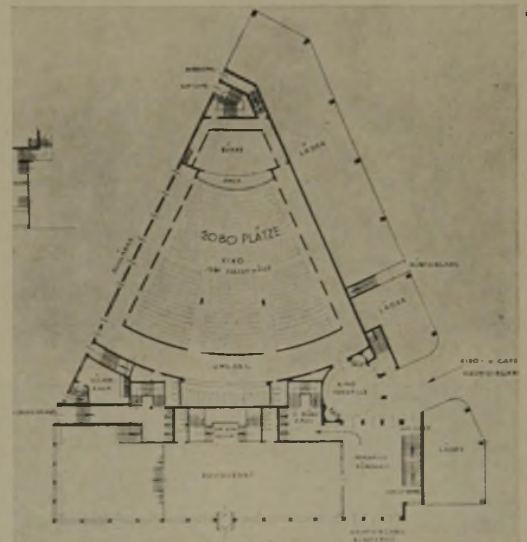
12 /



ERDGESCHOSS. ENTWURF „TURM“
VERFASSER:
PROF. ALFRED GRENANDER, BERLIN
MITARBEITER: DIPL.-ING. ZSCHIMMER

Übersicht des Grundrisses ist geradezu vorbildlich, klassisch. Der Entwurf sieht durch die natürliche Stellung des Gebäudes zwanglos Parkplätze vor den Haupteingängen vor. Diese rein sachliche, großzügige Auffassung des Hochhauses wird durch einen niedrigen Caféhausbau unterstrichen, der in geschmackvoller Weise bis zur Weidendammer Brücke vorschießt und in einem halb über dem Wasser und über der Straße schwebenden Rundpavillon seine Krone findet. Bei aller Sachlichkeit ist gerade dieses Projekt durch die Einfügung des Caféhausbaues von einer bezaubernden Anmut.

14



ERDGESCHOSS. ENTWURF „CITY“
VERFASSER:
PROF. DR. HEINRICH STRAUMER, BERLIN

Frage ist dieser Gedanke bestrickend, denn das Wellenbad in Halensee zeigt, daß zwischen Café und Wellenbad eine glückliche Verbindung sehr wohl möglich ist. Die schlechte finanzielle Lage ähnlicher Vergnügungsorte in der City zeigt jedoch, daß man bei der Ausführung eines solchen Projektes äußerste Vorsicht walten lassen muß. Der Verbindungstunnel zwischen den beiden U-Bahnen, der nach dem Projekt der U-Bahn mitten durch den Keller des Gebäudes läuft, soll nach dem Vorschlage Mendelsohns um das Gebäude herumgelegt werden, damit der ganze Keller des

13

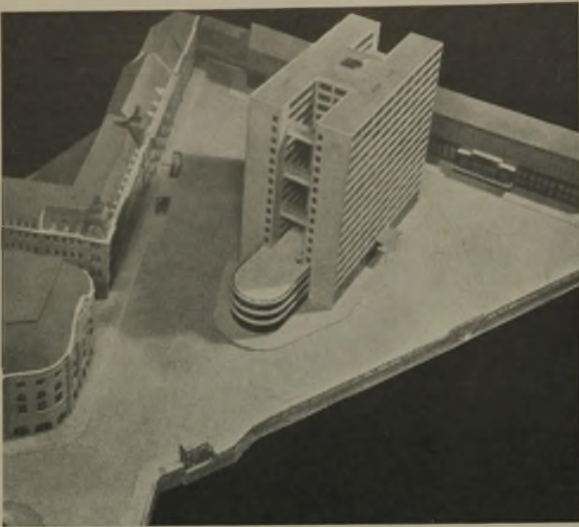
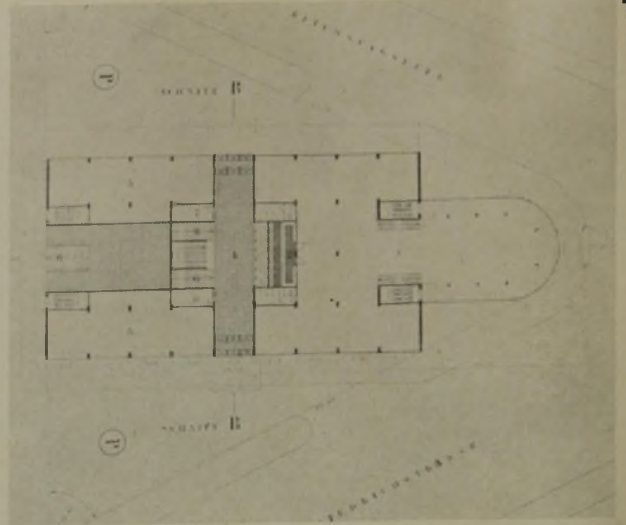


SCHAUBILD V. D. WEIDENDAMMER BRÜCKE

ENTWURF „NORD-SÜD“. VERF. PROF. ALFRED GRENANDER, BERLIN, MITARB. ARCHITEKT LÖRINCZ

Gebäudes für das Wellenbad ausgenutzt werden kann. Die Möglichkeit der Verschiebung dieses Tunnels hätte man im Programm erwähnen müssen, damit alle konkurrierenden Architekten davon Gebrauch machen konnten. Die städtebauliche Wirkung des Mendelsohnschen Projektes ist von der Stadtbahnüberführung am Reichstagsufer ohne Frage sehr glücklich gelöst. Leider ist bei dem geringen Verkehr des Reichstagsufers die Ausbildung dieser Ecke am wenigsten wichtig. Die architektonische Behandlung der Ansicht in der Friedrichstraße ist ein schwacher Punkt des Projektes. Sie ist so reizlos, daß man nicht wünschen möchte, eine derartige Architektur würde möglichenfalls auf ganze Stadtteile ausgedehnt werden.

Eine ähnlich günstige Ausnutzung des Kellers und Erdgeschosses durch ein Kino bezweckt der Entw. „City“, Abb. 15 u. 14. Leider hat Straumer bei der Entwicklung des Hochhauses nicht die glückliche Hand gehabt, die ihn bei der Bearbeitung der unteren Geschosse leitete. Erscheint es doch mehr als zweifelhaft, ob die Stellung des Hochhauses vor dem Stadtbahnhof günstig zu nennen ist, denn die Bemühungen der Reichsbahn, die Bahnhöfe so hell wie möglich auszugestalten, würden durch diese Stellung des Hochhauses



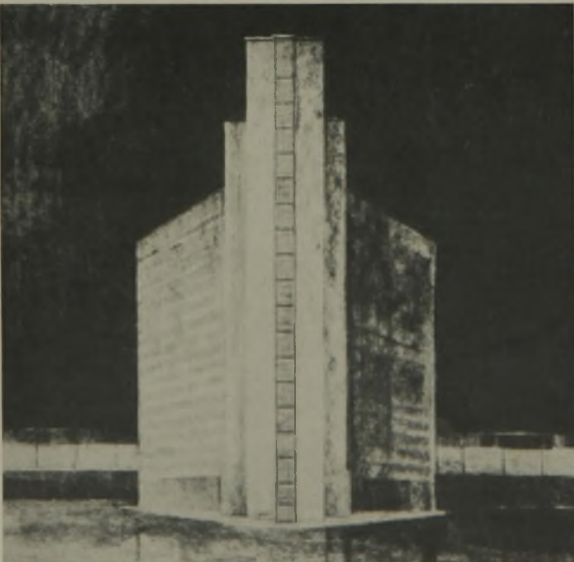
ERDGESCHOSS

wenig unterstützt werden. Auch Straumer hat, wie Mendelsohn, Sorge getragen, im Keller und Erdgeschoß des Gebäudes einen Großraum — ein Kino — zu schaffen.

Die drei Entwürfe des Prof. Grenander zeichnen sich durch eine sachlich sehr anerkennenswerte Art aus, mit der das Bürogebäude bearbeitet wurde. Leider nehmen alle drei Entwürfe in keiner Weise Rücksicht auf die Ausnutzung des Kellers und Erdgeschosses. (Abb. 11 u. 12, 15—18.)

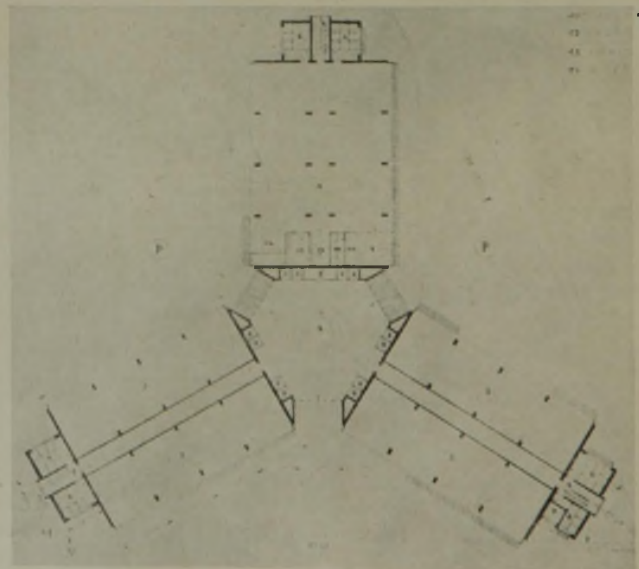
Der Entwurf „Turm“ könnte vom Bahnhof Friedrichstraße aus gesehen mit der in der Mittelachse aufstrebenden Nadel eine städtebaulich sehr gute Wirkung ergeben.

Der Entwurf „Strahl“ bringt die nicht ganz neue Idee, um einen Mittelraum, der die Fahrstühle trägt, drei strahlenförmig gegliederte Bürogebäude anzuordnen. In den Winkeln der Strahlen sind auf der Straße Parkplätze vorgesehen. Die drei Grenanderschen Entwürfe sind ebenso wie das Projekt von Mebes und Emmerich dadurch ganz besonders bemerkenswert, daß sie auf der Straße Parkplätze für Autos vorsehen. Die amerikanischen Verhältnisse, denen wir zweifelsohne zustreben, zeigen, daß bei uns in Deutsch-

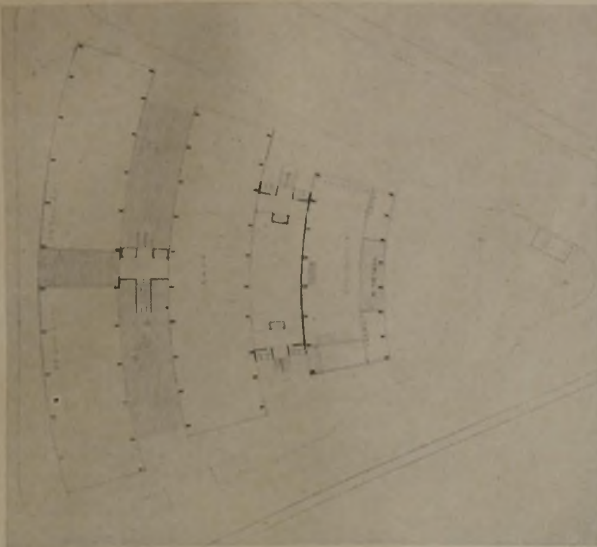


SCHAUBILD

ENTWURF „STRAHL“. VERF. PROF. ALFRED GRENANDER, BERLIN, MITARB. DIPL.-ING. ZSCHIMMER



ERDGESCHOSS



ERDGESCHOSS

ENTWURF „ROTER KREIS“. VERFASSER: ARCHITEKT MIES VAN DER ROHE, BERLIN

land gerade auf die Anlegung von Parkplätzen vorläufig herzlich wenig Wert gelegt wird.

Etwas unverständlich ist Entwurf „Roter Kreis“ nebst Variante, Abb. 19 u. 20, oben. Beide Entwürfe verstoßen rücksichtslos gegen den heiligen Geist der Bauordnung, der sich in der Forderung nach Licht und Luft für jeden von Menschen bewohnten Raum ausdrückt. Die Höfe, die der Verfasser anordnet, sind bei einer Gebäudehöhe von etwa 35^m nur 7–8^m breit. Es ist aber ohne Frage anzuerkennen, daß beide Projekte von Mies van der Rohe, besonders aber die Variante, von einer außergewöhnlich großen städtebaulichen Wirkung sind.

Interessant ist noch ein Vergleich zwischen den beiden besten Arbeiten. Mebes begnügt sich mit einer Korridorlänge von rund 74^m je Etage für sein Bürohaus, während Mendelsohn die doppelte Länge, nämlich 146^m braucht. Mebes stellt also ein ganz gedrängtes Bürohaus hin, während Mendelsohn der städtebaulichen Wirkung zuliebe das Bürohaus in die Länge zieht.

Es ist notwendig, mit einigen Worten auf die Wettbewerbsunterlagen einzugehen, und da muß einmal deutlich gesagt werden, daß es zwecklos ist, bei engeren Wettbewerben die Anonymität der Entwürfe zu fordern. Jeder einigermaßen im Leben stehende künstlerisch befähigte Architekt wird die Handschrift des betreffenden Künstlers sofort aus den Zeichnungen erkennen. Auch vor der Öffnung der Briefumschläge lagen bei diesem Wettbewerb sicher für jeden Einsichtigen, ohne daß es gesagt wurde, die Namen der einzelnen Architekten klar zutage. Eine Geheimniskrämerei trotz offener Karten. Wir erleben es ja sogar bei allgemeinen Wettbewerben, daß diejenigen Architekten, die viele Wettbewerbe mitmachen, an ihren Zeichnungen und besonders an ihren Perspektiven deutlich erkennbar sind und für die Fachleute unter den Preisrichtern auch vor der Öffnung der Umschläge bekannt sind. Man verzichte also bei engeren Wettbewerben auf die Anonymität der Verfasser und setze in die Preisrichter das Vertrauen, daß sie einen objektiven Spruch fällen, trotzdem ihnen die Namen der Architekten bekannt sind.

Es ist wiederholt bei Wettbewerben bereits im Programm angeführt, daß mit den notwendigen baupolizeilichen Dispensen gerechnet werden kann. Der Verfasser möchte dringend warnen, den Architekten solche Hoffnungen zu machen. Der Dispens kann nur gegeben werden, wenn die dringende



SCHAUBILD V. D. WEIDENDAMMER BRÜCKE

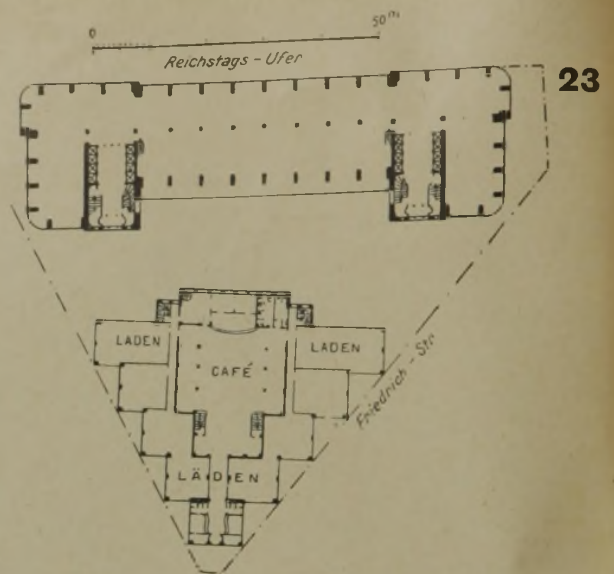
Notwendigkeit zu seiner Erteilung besteht und wenn die Gewähr dafür geboten ist, daß er keine Berufungsmöglichkeit für spätere Fälle bildet. Mit Recht wird die Dispensinstanz stets Sorge tragen, keine solche Präzedenzfälle zu schaffen. Man muß stets bedenken, daß unter Umständen ein einmal erteilter Dispens den Grund dazu gibt, andere Dispense gleicher Art zu erteilen. Sobald es sich um solche gleichgearteten Dispensfälle handelt, wird der Oberpräsident als Beschwerdeinstanz stets dieser Beschwerde nachgeben. Der Hinweis auf die Dispensmöglichkeit ist auch aus dem Grunde gefährlich, weil die auslobende Stelle keinen Überblick hat, mit welchen Dispensen der Architekt bei seinem Projekt rechnet.

Zum Schluß wollen wir noch einige Vergleiche ziehen mit dem Wettbewerb aus dem Jahre 1922 und an Hand einiger Abbildungen zeigen, wie sich die Ideenkreise von heute gegen die damaligen verschoben haben. Man betrachte in den Abb. 4, 12, 16 und 18 die Grundrisse, und betrachte die Grundrisse Abb. 23 u. 25, S. 16. Damals eine verhältnismäßig große Kompliziertheit des Grundrisses, heute eine klare übersichtliche Form, und man vergleiche weiter die zerrissenen Silhouetten der damaligen Entwürfe (Abb. 24) mit den vollkommen klaren ruhigen Linien sämtlicher Entwürfe des heutigen Wettbewerbes. Damals



SCHAUBILD. PROF. B. MÖHRING V. J. 1922

22



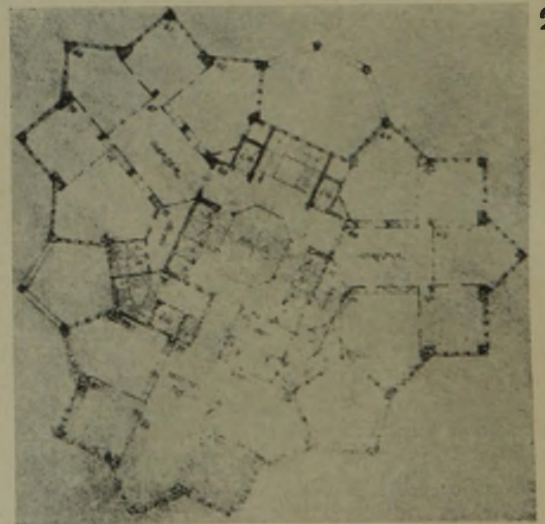
**SCHAUBILD UND ERDGESCHOSS
II. PREIS
VERFASSER: BRÜDER LUCKHARDT UND
ARCHITEKT HOFFMANN, BERLIN**

24



**ENTWÜRFE DES I. WETTBEWERBES
VOM JAHRE 1922**

**SCHAUBILD UND GRUNDRISS. IV. PREIS
VERFASSER:
PROFESSOR MARTIN ELSAESSER, KÖLN**



25

schwebten den Architekten noch die amerikanischen Vorbilder vor Augen. Der heutige Wettbewerb hat nichts mit Amerika gemein. Es sind Lösungen deutscher Architekten, die den Versuch wagen, die von der Jetztzeit geforderte Sachlichkeit bis auf das Höchste zu steigern. Fast will es scheinen, als ob diese Sachlichkeit kaum noch übertroffen werden kann und als ob bei den besten

dieser Entwürfe schon eine leise Umkehr zur Romantik sich anbahnte. Sowohl der Entwurf „Zwillinge“ als auch „N. A. 24“ zeigen solche Ansätze. Es ist aber auch ganz deutlich zu erkennen, daß die heutige Flächenarchitektur der Gebäude an einer Uniformierung leidet und daß der Unterschied in der Ausbildung der Entwürfe lediglich im Städtebaulichen gesucht wird. —