

UMGESTALTUNG DER NEUEN WACHE IN BERLIN ZU EINER GEDÄCHNISSTÄTTE DER IM WELTKRIEG GEFALLENEN

MIT 21 ABBILDUNGEN

Es erscheint fruchtlos, in eine Kritik der eingereichten Entwürfe einzutreten, denn die Entscheidung in dieser Angelegenheit ist bereits erfolgt, und zwar mit einer befremdlichen Schnelligkeit. Befremdlich deshalb, weil zu solcher Eile kein ersichtlicher Grund vorlag und weil es sich hier um das Schicksal eines der künstlerisch bedeutsamsten Bauten Berlins handelt, um ein Meisterwerk Schinkels.

Die Umgestaltung der Neuen Wache zum Ehrenmal für die Gefallenen gehört in das Arbeitsgebiet der Denkmalpflege und ist zweifellos sehr schwierig und verantwortungsvoll¹⁾, so daß man erwarten durfte, der jetzt abgeschlossene Wettbewerb sei nur ein erster Schritt auf dem Wege zur Erreichung des Zieles. Bei der starken Meinungsverschiedenheit, die in der allerdings durch die Auftragserteilung im Keime schon erstickten öffentlichen Kritik zutage trat — die Fachkritik ist überhaupt nicht zu Worte gekommen —, lag es nahe, das Ergebnis des Wettbewerbes zunächst in Ruhe zu überprüfen.

Die schnelle Entscheidung ist zweifellos dadurch gefördert, daß das Preisgericht sich in einer erstaunlichen Bedenkenlosigkeit über die von ihm selbst gebilligten Programmforderungen²⁾ hinwegsetzte, sowohl über die Forderung des Atriums — ein Atrium ist bekanntlich ein offener, von Stützen umgebener Hof mit Umgängen — wie auch über die Forderung, daß das Innere organisch aus dem Äußeren zu entwickeln sei. Es ist kein Zweifel, daß dies Verfahren zu einer Ungerechtigkeit gegenüber denjenigen Bewerbern geführt hat, die sich streng an das Programm gehalten haben und sich dadurch gebunden fühlten. Man hätte in erster Linie die Entwürfe werten müssen, die dem Programm entsprachen und dann die übrigen, und hätte in einem zu veröffentlichen Protokoll diesen Tatbestand der Öffentlichkeit sofort klarlegen müssen, um nicht den Anschein der Unkollegialität und der Leichtfertigkeit zu erwecken, wie dies jetzt geschehen ist.

Die Mehrheit des Preisgerichts ist, wie aus der Veröffentlichung seines Wortführers im Zentralblatt der Bauverwaltung ersichtlich, überzeugt, daß in dem zur Ausführung bestimmten Entwurf „die Idee der Aufgabe in einer künstlerischen Form von überzeitlichem Wert“ verwirklicht ist. — Niemand wird die künstlerische Qualität dieser Arbeit verkennen, aber ob die vorerwähnte Lobeshymne in einigen Jahren noch gesungen wird, erscheint doch sehr vielen Kunstfreunden zweifelhaft. Modelle und Zeichnungen täuschen leicht, und auch Preisrichter können irren; die Erfahrung der letzten 30 Jahre lehrt mit erschreckender Deutlichkeit, wie selten ein durch modische Vorliebe ungetrübtes Urteil ist. Nach wenigen Jahren wird oft schon verurteilt, was zur Zeit seiner Entstehung in den Himmel gehoben wurde.

Jedenfalls wird der zur Ausführung bestimmte Entwurf nicht nur gelobt, sondern auch sehr stark getadelt, und es wäre doch wohl bei der Bedeutung der Aufgabe klug gewesen, eine Klärung der Ansichten

abzuwarten. Zur Förderung solcher Klärung hätte man z. B. zunächst Modelle in natürlicher Größe von den wichtigsten Raumgedanken herstellen können, die der Wettbewerb gebracht hat. Einige Wochen Zeit, und eine geringe Summe hätte genügt, um so eine wirklich einwandfreie Grundlage zu schaffen, die auch dem kunstsinnigen Laien ein vergleichendes Urteil ermöglicht haben würde.

Goethe verlangt bekanntlich, daß ein Gebäude nur „nach hundertmal besprochienen und durchdachten Rissen“ ausgeführt werde, „denn der Bauende soll nicht herumtasten und versuchen. Was stehen bleiben soll, muß recht stehen und, wo nicht für die Ewigkeit, doch für geraume Zeit genügen. Mag man doch immer Fehler begehen, bauen darf man keine“.

Dem Andenken Schinkels, wie den Forderungen einer gewissenhaften Denkmalpflege, wäre ein Vorgehen in solchem Geiste allein gerecht geworden.
Blunck.



FIGUR VON HOSAEUS ZUM ENTWURF BLUNCK

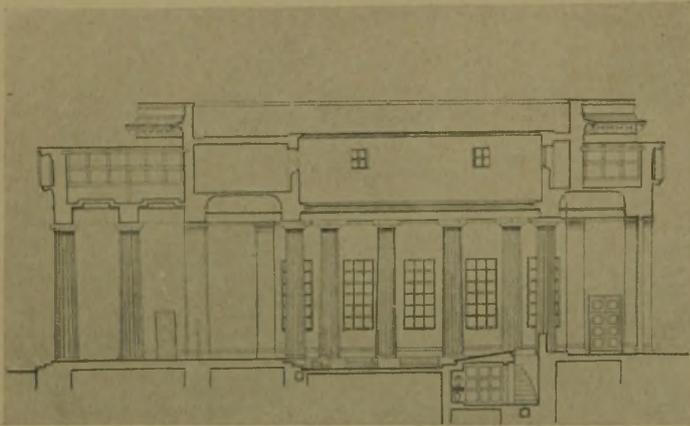
¹⁾ Vgl. hierzu den Vortrag des Herausgebers in Nr. 12 der „Deutschen Bauzeitung“ vom 8. Februar 1930 über die Aufgaben moderner Denkmalpflege.

²⁾ Vgl. S. 35 unserer Mitteilungen über das Preisgerichts Urteil in Nachrichtendienst der Nr. 61/62 vom 30. Juli d. J.

**2 2-4 ENTWURF
MINIST.-RAT
HANS GRUBE
(LÖSUNG II)**

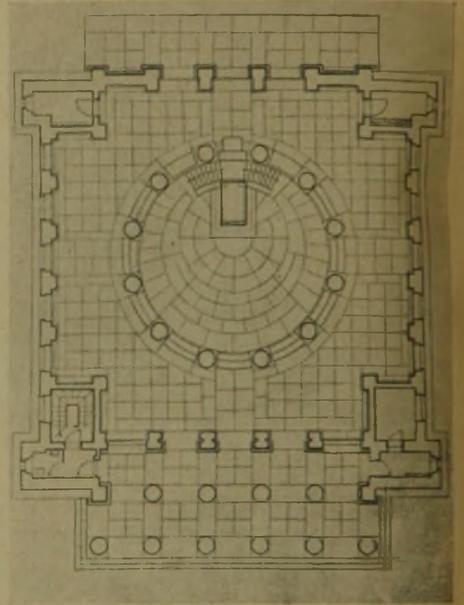


3

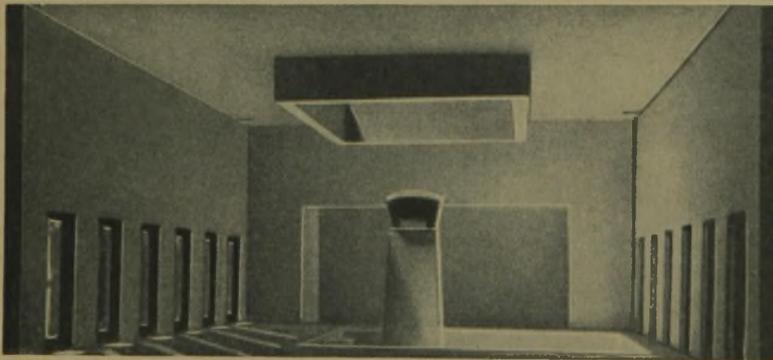


**LÖSUNG I ZEIGT DENSELBE GEDANKEN, ABER MIT
RECHTECKIGEM INNENHOF MIT GRÖßERER
KRYPTA-ANLAGE**

4

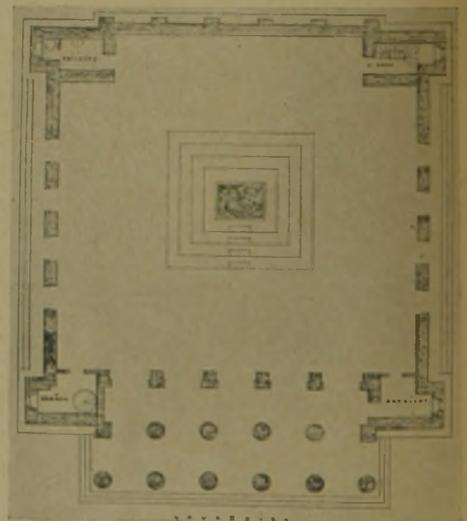


5

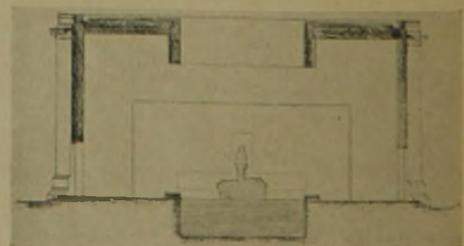


**LÖSUNG II, FASSUNG I, DAZU GRUNDRISS ABB. 6
ABB. 7 LÄNGSSCHNITT ZU LÖSUNG II, FASSUNG 2
(UNTERSCHIEDET SICH VON FASSUNG 1 NUR DURCH EINE
ÄNDERUNG DES EHRENMALES SELBST)**

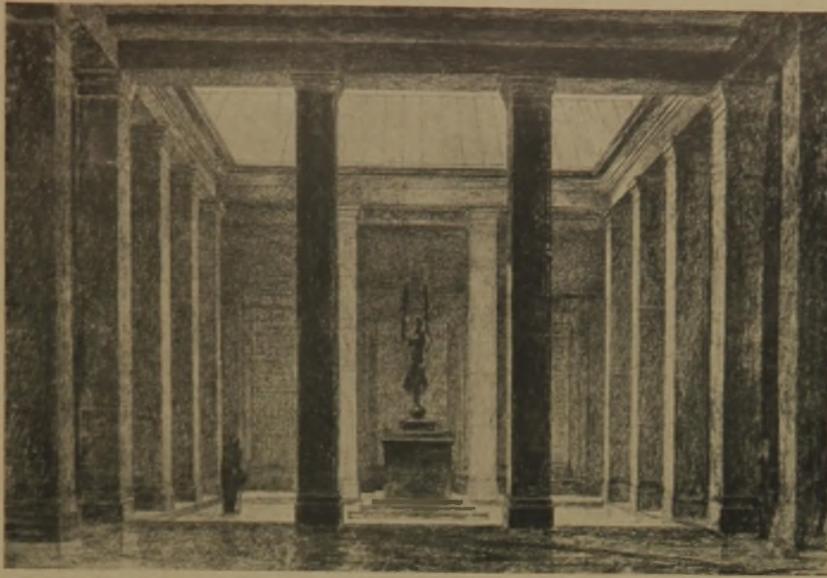
6



7

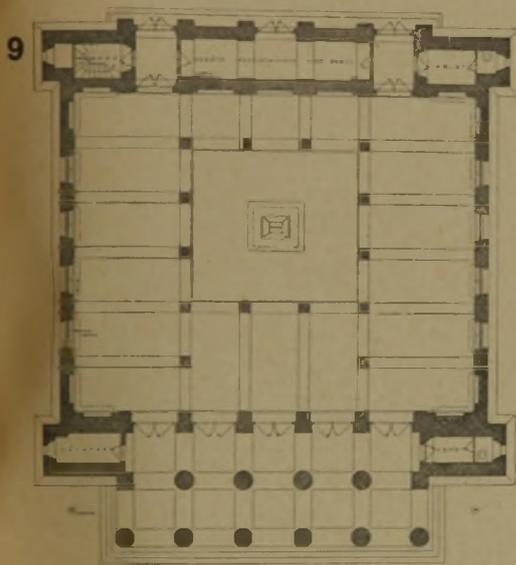


**5-7 ENTWURF
PROF. DR.-ING. E. H.
PETER BEHRENS**

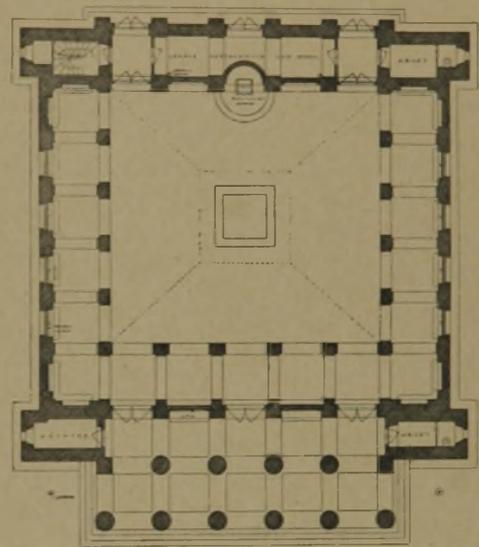


ENTWURF
PROFESSOR
E. BLUNCK
MIT OFFENEM
INNENHOF

8



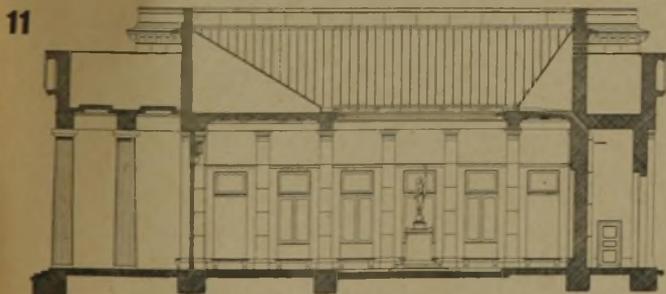
9 GRUNDRISS ZU 8



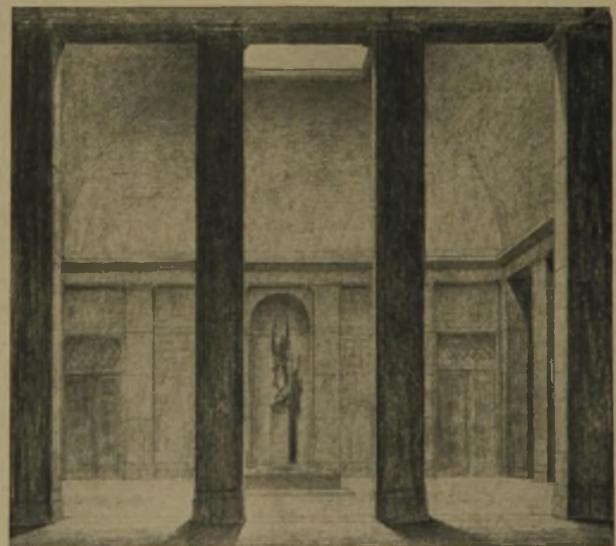
10

EINZIGER ENTWURF MIT
FIGÜRLICHEM SCHMUCK
(VERGL. ABB. 1)

10 GRUNDRISS ZU 13

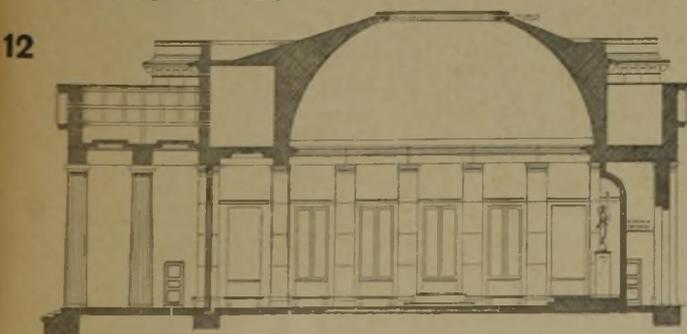


LÄNGSSCHNITT ZU 9



13

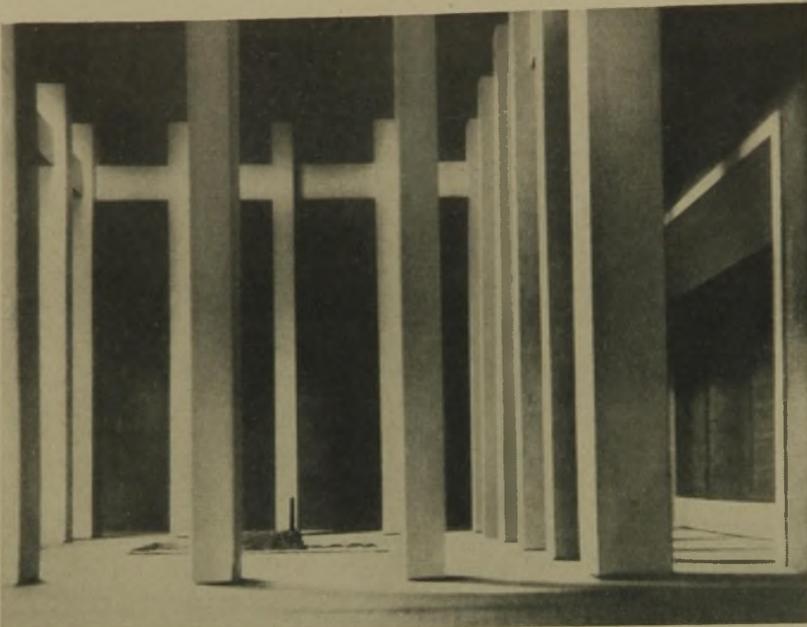
SCHAUBILD ZU GRUNDRISS 10 UND SCHNITT 12



LÄNGSSCHNITT ZU 10

UMGESTALTUNG DER NEUEN WACHE IN BERLIN
ZU EINER GEDÄCHTNISSTÄTTE DER IM WELTKRIEGE GEFALENNEN

14

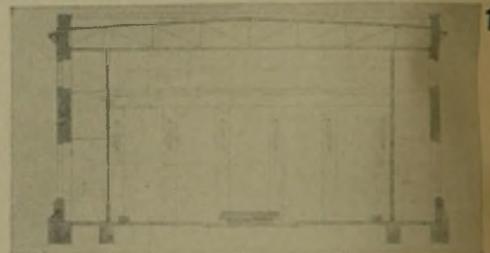
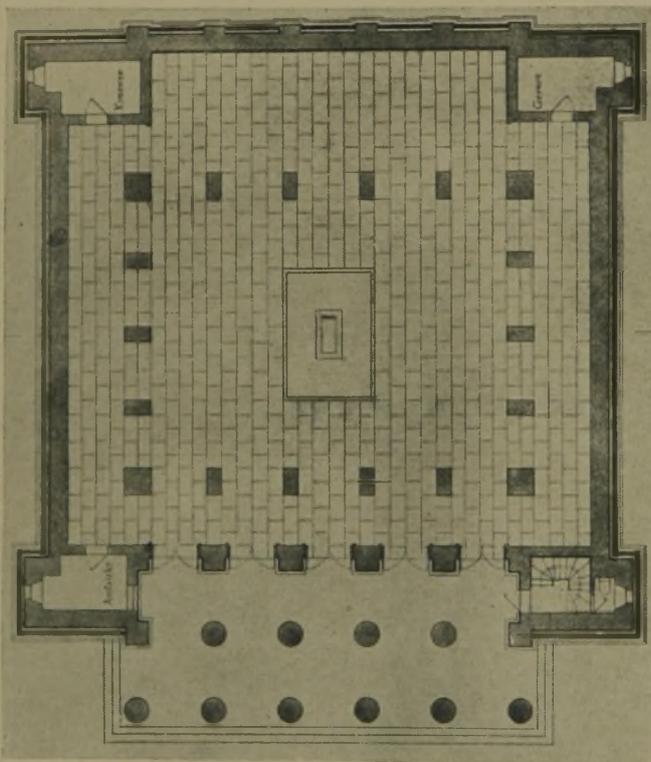


14 UND 15
ENTWURF:
PROFESSOR DR.-ING. E. H.
HANS POELZIG

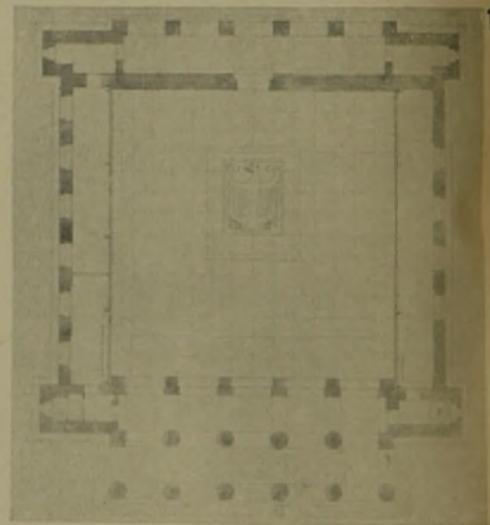
SCHAUBILD UND
GRUNDRISSANLAGE

III. PLATZ NACH
DEM URTEIL DES PREISGERICHTES

15

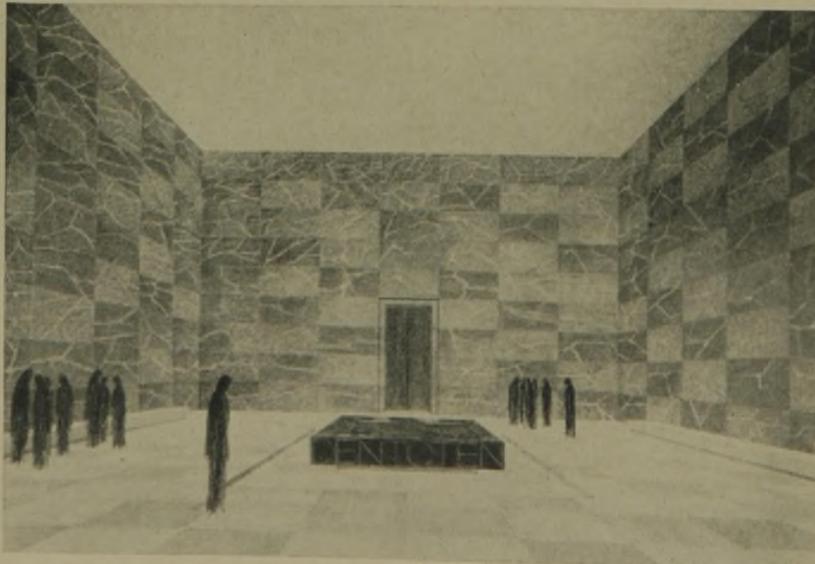


16



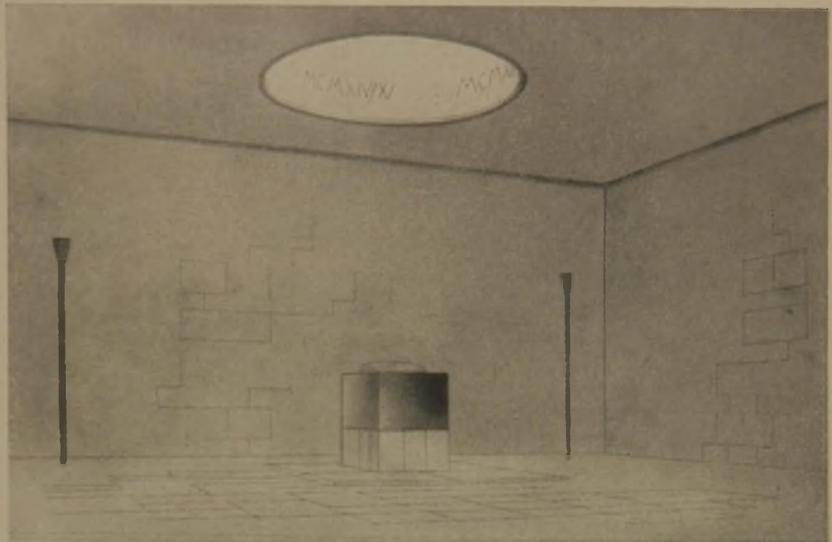
17

18



16—18
ENTWURF:
ARCH. MIES VAN DER ROHE

II. PLATZ NACH DEM
URTEIL DES PREISGERICHTES



SCHAUBILD

Aus dem Wettbewerbsprogramm entnehmen wir die nachstehenden Bestimmungen, die für die Raumgestaltung und die ästhetische Haltung der Entwürfe maßgebend sein sollten:

Aufgabe des Wettbewerbs ist, das Innere der von Schinkel erbauten Neuen Wache mit verhältnismäßig geringen Kosten zu einer würdigen, auch den in- und ausländischen Besuchern der Reichshauptstadt leicht zugänglichen Gedächtnisstätte umzugestalten.

Das in organischer Beziehung zum Äußeren zu entwickelnde Innere soll einen schlichten, wehevollen Eindruck gewähren; es soll die Möglichkeit bieten, Kränze niederzulegen und bei größeren Veranstaltungen feierlichen Umzug zu halten. Die vorhandene Grundrißanlage und die Zweckbestimmung sprechen dafür, den Mittelpunkt der Gedenkstätte unter freiem Himmel, in einem kleinen Hof, anzuordnen. Der Gedanke einer atriumartigen Anlage ist daher der Lösung zugrunde zu legen. Im übrigen soll der Charakter der Stätte durch ein Denkzeichen oder in sonst geeigneter Weise betont werden. Dem Wesen der Aufgabe und dem Ernst der Zeit entsprechend wird man sich im allgemeinen auf die Wahl einfacher architektonischer Mittel zu beschränken haben.

Aus Achtung vor dem hohen Kunstwert der Schöpfung Schinkels müssen Veränderungen, die diesen Wert beeinträchtigen, vermieden werden; die im Hinblick auf die neue Zweckbestimmung etwa notwendig erscheinenden Änderungen an den Tür- und Fensteröffnungen, an der Flächenbehandlung der drei Nebentriften und an der Gestaltung des Vorplatzes müssen dieser Forderung entsprechen. Die neuen Verschlüsse der Öffnungen sind im einzelnen klarzustellen.

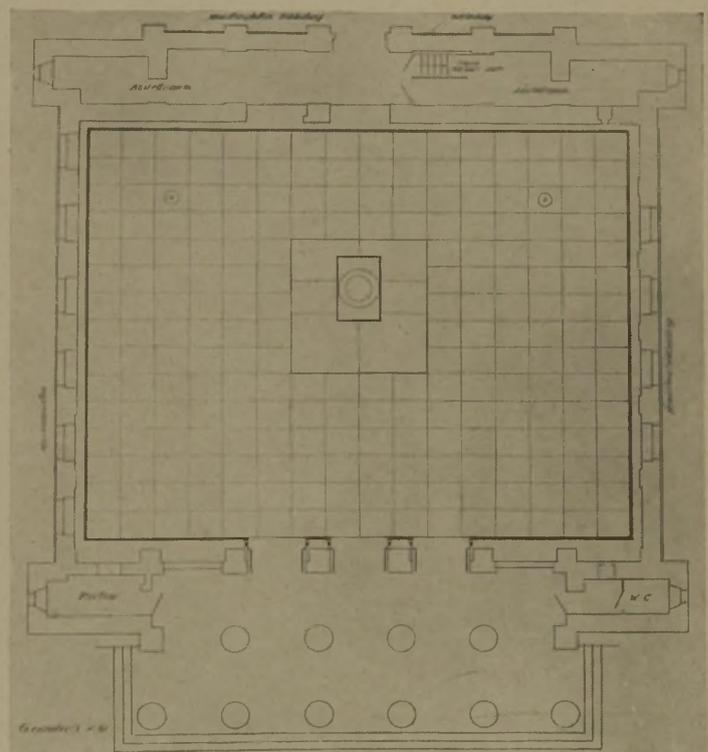
An Nebenräumen wären etwa ein Tagesaufenthaltsraum mit Abort für eine Aufsichtsperson sowie Raum für Geräte, besonderen Festschmuck, verwelkte Kränze u. dgl. vorzusehen. Das Dach muß mittels Treppe bequem erreichbar sein.

Vorzusehen ist eine angemessene Abendbeleuchtung für den Bedarfsfall. Erörterung oder Schaffung einer Möglichkeit, bei besonderen Anlässen das Äußere feierlich zu illuminieren, wird zur Erwägung gestellt.

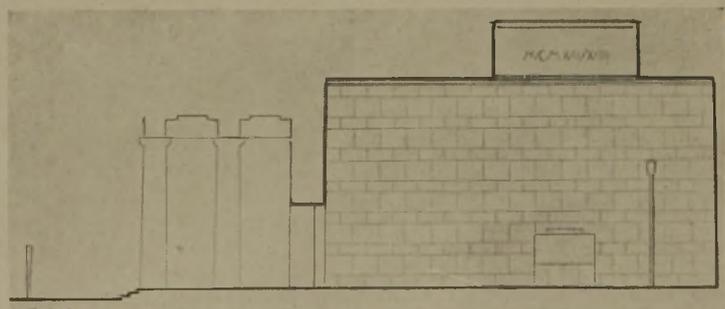
Die Kosten der gesamten Umgestaltung des Gebäudes sollen den Betrag von rd. 250 000 RM. tunlichst nicht überschreiten.

Es bleibt den Bewerbern überlassen, im Zusammenhang mit ihrer Lösung Vorschläge für eine Umgestaltung der seitlichen und rückwärtigen Umgebung des Gebäudes zu machen, um die Wirkung der Gedächtnisstätte zu steigern.

Preisrichter waren die Architekten: Minist.-Dir. Kießling und Minist.-Rat W. C. Behrendt



GRUNDRISS



LÄNGSSCHNITT

vom preuß. Finanzministerium, Minist.-Rat Rudelius vom Reichswehrministerium, Stadtbaurat Wagner, Berlin, Arch. Prof. Kreis, Dresden. Ferner die Herren: Minist.-Rat Hiecke, Konservator d. Kunstdenkmäler Preußens, Reichskunstwart Dr. Redlob, Prof. Dr. Wilh. Waetzoldt, General-Dir. d. staatl. Museen. —

DER WETTBEWERB FÜR DIE UMGESTALTUNG DES REICHSKANZLERPLATZES IN BERLIN-CHARLOTTENBURG

VON O. PROF. H. EHLGÖTZ, TECHN. HOCHSCHULE BERLIN

MIT 8 ABBILDUNGEN

Jede Gestaltung eines Platzes ist letzten Endes abhängig von seiner Bedeutung im Stadtplan. Im Stadtplan sind richtunggebend die Verkehrsstraßen. Der Reichskanzlerplatz als solcher wird von zwei Hauptverkehrsrichtungen geschnitten: Kaiserdamm Ost und West, Kantstraße—Reichsstraße. Diese Verkehrsflüsse muß der Reichskanzlerplatz aufnehmen und verteilen. Die weiter auf den Reichskanzlerplatz mündenden Seitenstraßen können für die Platzgestaltung, wenn es erforderlich werden sollte, vernachlässigt werden, weil sie als Nebenstraßen zu Einbahnstraßen erklärt werden können.

An öffentlichen Verkehrsmitteln besitzt der Reichskanzlerplatz Untergrundbahn, Straßenbahn und Auto-bus. Die Fortsetzung der Straßenbahn in der Richtung Reichsstraße ist deshalb ins Auge zu fassen, weil die Untergrundbahn die Reichsstraße nur bis zur Station Neu-Westend bedient. Schließlich ist auf den starken Fußgänger- und Umsteigerverkehr, besonders an Ausflugstagen, auf dem Reichskanzlerplatz hinzuweisen, der als ein besonderes Merkmal dieses Platzes anzusehen ist. Es ist sicher keine Überschätzung des Umsteigerverkehrs, wenn man annimmt, daß 70 bis 80 v. H. des Verkehrs der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Reichskanzlerplatz als Umsteigerverkehr anzusehen sind.

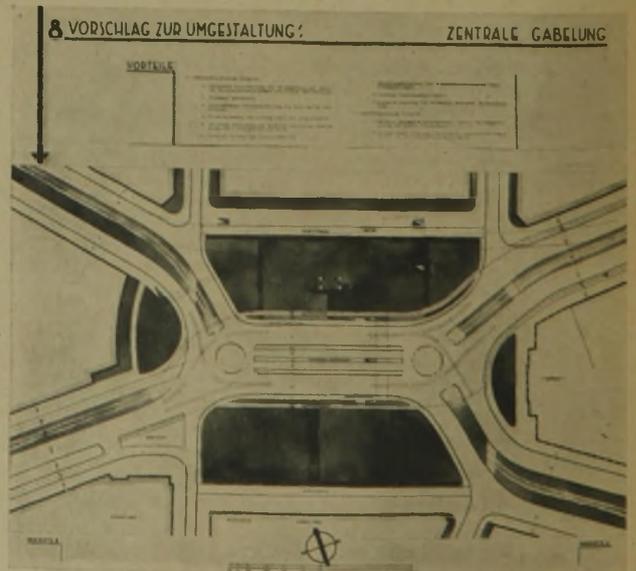
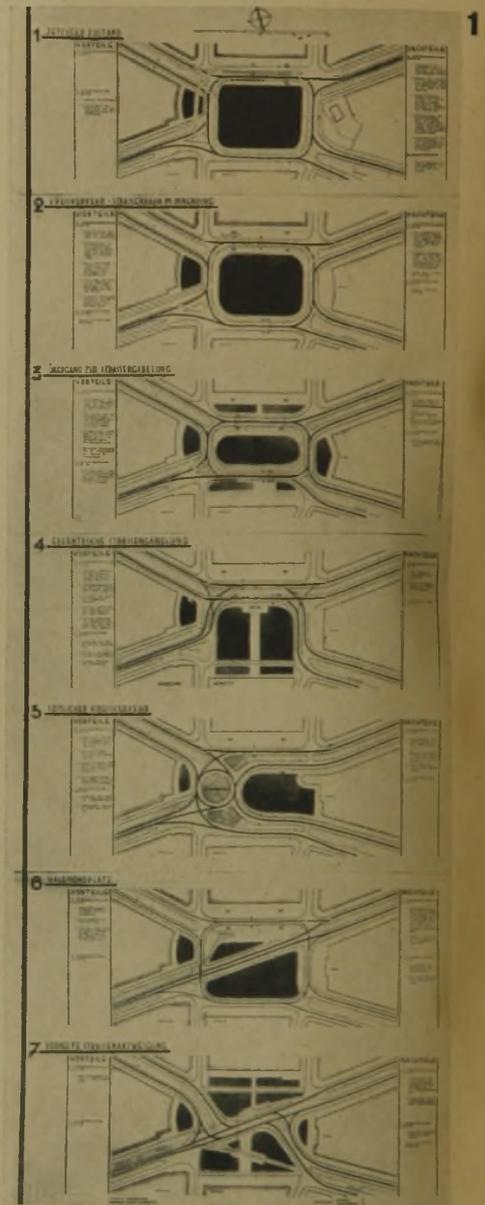
Der City-Ausschuß ließ sich bei seinem Ausschreiben von dem Gedanken leiten, einen unter alten Grundsätzen des Städtebaues gestalteten Platz den neuen Verkehrsforderungen anzupassen. Sein Ruf an die Städtebauer und Verkehrsfachleute in Berlin hat den Erfolg gehabt, daß 200 Entwürfe eingereicht wurden. Eine Fülle von Arbeit, eine Fülle von Gedanken. Das Preisgericht, unter Vorsitz des Verfassers, bestehend aus den Herren: Bürgermeister Augustin, Vizepräsident Kühn von der Bau- und Finanzdeputation, Architekt Mächler, Heinrich Mendelssohn, Stadtrat Reuter, Regierungs- und Baurat Schuppan, Prinz von Isenburg, Georg Tietz, Dr. August Koppel, Polizeimajor Seyffarth, hat in fünftägiger Arbeit die Entwürfe gesichtet und die Preise und Ankäufe folgenden Entwürfen zugeteilt:

Der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf von Dipl.-Ing. H. Lübke und Architekt H. Fleck (Abb. 1) sucht in systematischer Form die Verkehrsgestaltung des Reichskanzlerplatzes zu analysieren, indem er die verschiedensten Möglichkeiten der Platzgestaltung in verkehrstechnischer und städtebaulicher Hinsicht untersucht. Bei jedem Vorschlag werden die Vor- und Nachteile der Lösung in sehr klarer Form niedergelegt und dann zum Schluß die Zusammenziehung des Verkehrs in der Mitte des Platzes als endgültige Lösung in Aussicht genommen (Vorschlag 8). Vier Straßenbahngleise in der Mitte im Richtungs-betrieb, mit Untergrundbahn und Autobus durch Tunnel verbunden, gestatten eine gute Umsteigemöglichkeit. Gefahrenpunkte für den Verkehr entstehen an den Kreuzungen der Hauptverkehrsrichtungen mit der Straßenbahn.

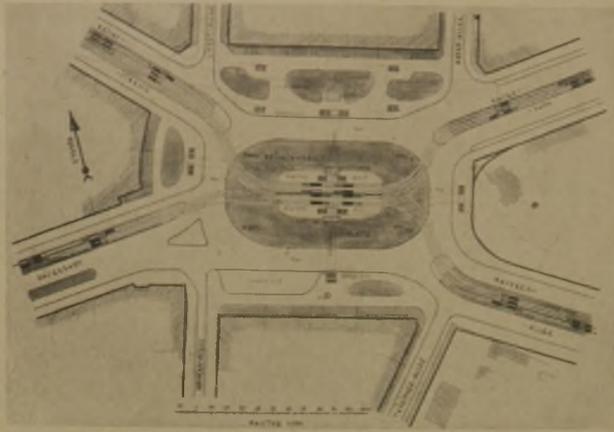
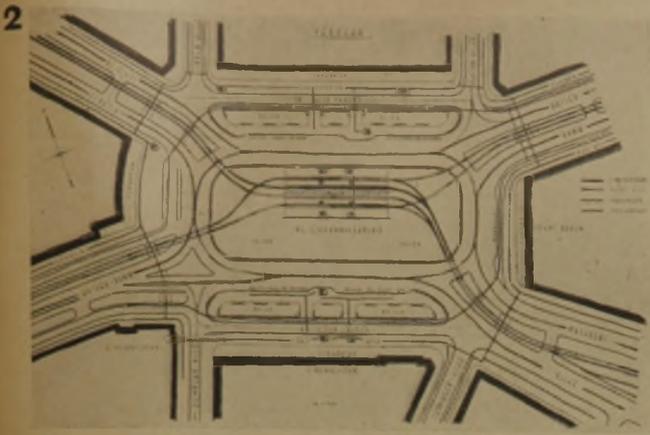
Die mit II. Preisen ausgezeichneten Entwürfe von Arch. R. Bartling (Abb. 2) und Arch. W. Kupfermann (Abb. 3) haben einen Mittelplatz vorgesehen, auf dem die Straßenbahn in vier Gleisen im Richtungsverkehr zusammengeführt und die Verbindung mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln unterirdisch hergestellt wird. Der übrige Verkehr wird als Kreisverkehr um den Platz geführt.

Der an erster Stelle angekaufte Entwurf von den Mag.-Ob.-Bauräten Leopold und Reetz (Abb. 4) sieht ebenfalls einen Mittelplatz mit Zusammenführung der Straßenbahn in vier Gleisen und Kreisverkehr um den Platz vor. Der Mittelplatz ist aber in seiner Ausdehnung verhältnismäßig knapp, wodurch sich für den Kreisverkehr sehr schlechte Kreuzungen mit der Straßenbahn ergeben.

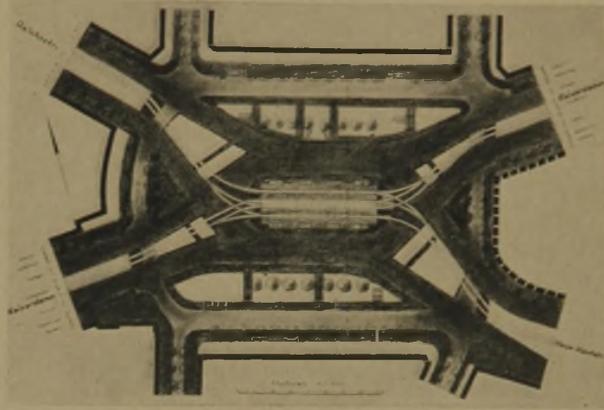
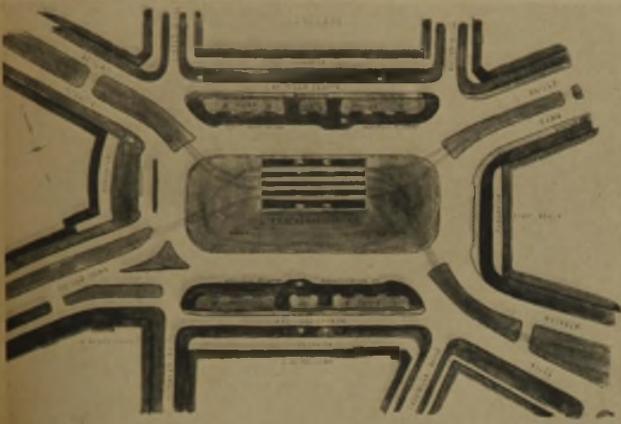
Der mit dem zweiten Ankauf bedachte Entwurf von Reg.-Baumstr. a. D. Schulze (Abb. 5) führt auf einem Mittelplatz die Straßenbahngleise in Kreisform und schafft Haltestellen für die Straßenbahn auf der



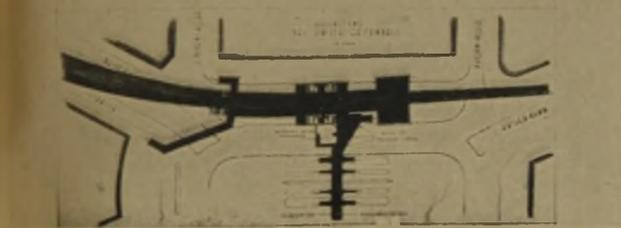
I. PREIS: DIPL.-ING. H. LÜBKE U. ARCH. R. FLECK



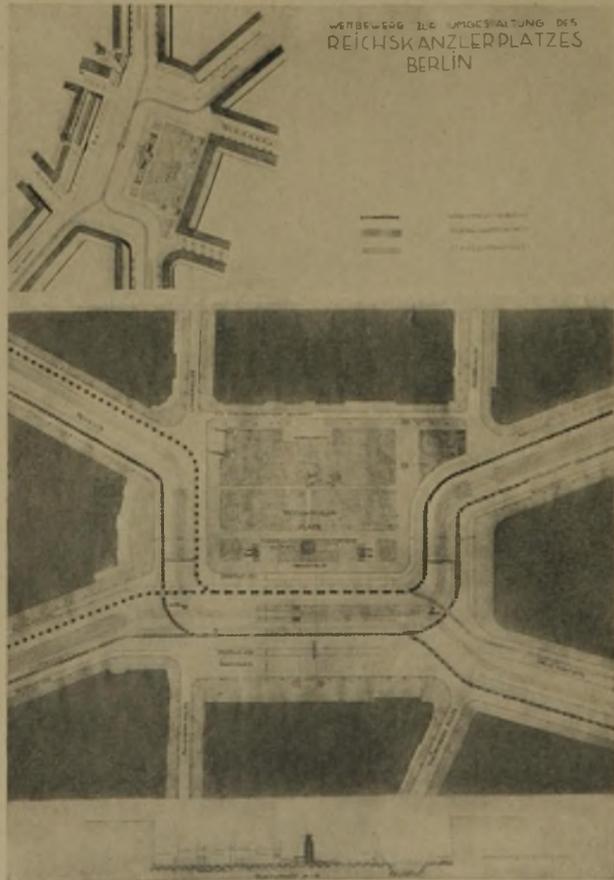
ZWEITER II. PREIS ARCH. W. KUPFERMANN



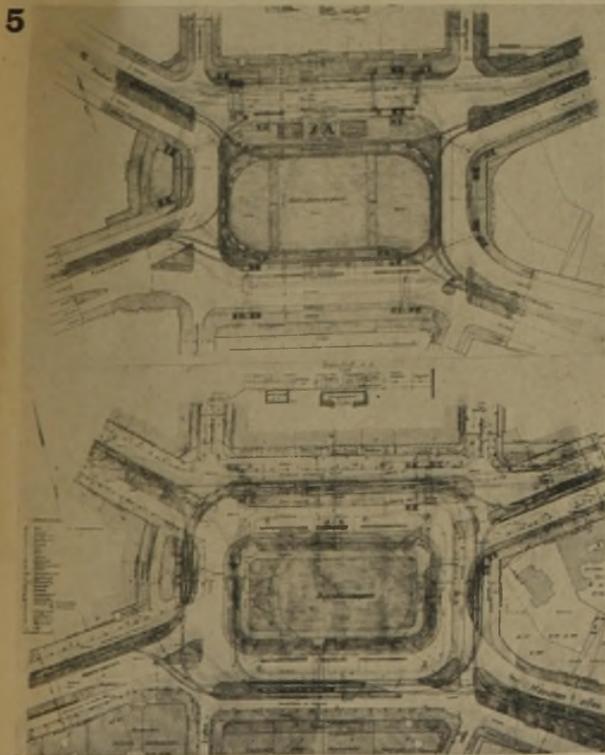
1. ANKAUF MAG.-BAURÄTE A. LEIPOLD UND A. REETZ



ERSTER II. PREIS ARCHITEKT H. BARTLING



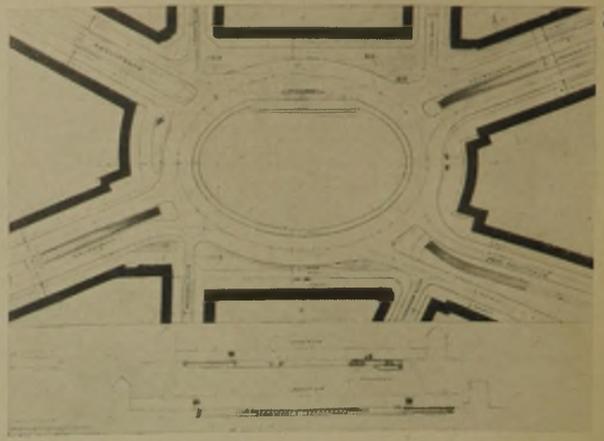
3. ANKAUF DR.-ING. WIENER UND DIPL.-ING. JARETZKI



2. ANKAUF REG.-BAUMSTR. A. D. SCHULZE



ARCH. K. W. MAAS



MAGISTRATSBURAT H. HÖLTJE

ZUM ANKAUF EMPFOHLEN

Nord- und Südseite des Innenplatzes, nach Richtungsverkehr getrennt. Der übrige Verkehr wird in Kreisverkehr um den Platz herumgeführt.

Der dritte Ankauf von Dr.-Ing. Wiener und Dipl.-Ing. Jaretzki (Abb. 6) führt den Verkehr auf der Südseite des Platzes zusammen. Hierdurch wird vor der Nordseite des Reichskanzlerplatzes eine verkehrsfreie Platzfläche als Anlage geschaffen, die ohne Zweifel dem Reichskanzlerplatz eine städtebaulich besondere Note geben würde. Leider werden durch diese Anordnung für den gesamten Verkehr sehr scharfe Krümmungen und Umwege unvermeidlich sein.

Die noch zum Ankauf empfohlenen Entwürfe von Arch. Maas (Abb. 7) und Magistratsbaurat Höltje (Abb. 8) führen die Straßenbahn unterirdisch über den Reichskanzlerplatz. Sie gehen von dem an sich richtigen Grundsatz aus, daß, wenn schon eine unterirdische Führung einer Verkehrsart über den Platz in Frage kommt, hier nur die Straßenbahn gewählt werden kann. Der Entwurf von Maas legt die Straßenbahn neben die Untergrundbahn. Die Rampen nach dem Kaiserdamm, Kantstraße und Reidsstraße vermitteln die Straßenbahnhaltestellen mit der Straßenbahnführung auf der Oberfläche. Beide Verfasser haben aber eine Lösung in Vorschlag gebracht, die sich technisch nur ausführen läßt, wenn die Untergrundbahn tiefergelegt oder verlegt wird.

So bestehend diese Ausführungen an sich sind, so sind sie doch mit den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen unvereinbar.

Neben diesen im Bilde festgehaltenen Entwürfen sind manche wertvollen Anregungen in den Wettbewerbsentwürfen enthalten. Sehr viele Verfasser glaubten, durch Bebauung des Platzes städtebauliche Dominanten schaffen zu müssen und haben dabei übersehen, daß ein Verkehrsplatz am günstigsten nur dann gelöst werden kann, wenn kein Zusatzverkehr nach dem Platz gelenkt wird (Messchotel, Ladenbauten, Autogaragen ober- und unterirdisch usw.). Mit Unter- und Überführungen der verschiedenen Verkehrsarten wurde bei den Entwürfen vielfach gearbeitet. Dabei haben die Verfasser übersehen, daß ohne kostspielige Änderungen in der Führung und Höhenlage der Untergrundbahn eine technische Ausführbarkeit nur dann gegeben ist, wenn der Höhenunterschied zum Teil

durch Höher- und Tieferlegung der Verkehrsfläche erfolgt. Über die Vor- und Nachteile des Kreis- und Kreuzungsverkehrs auf einem Platze waren die widersprechendsten Vorschläge vorhanden.

Der Kreisverkehr ist in Vorschlag gebracht worden bei Durchmesserlinien von der Größe des Kemperplatzes und des Großen Sterns. Es ist verwunderlich, daß diese Verfasser die Unzulänglichkeiten dieser beiden genannten Anlagen nicht beachtet haben.

Auf die Unterbringung von Autos durch Bereitstellung von Parkflächen für Privatautos und Taxen ist nur in einer geringen Zahl von Entwürfen Bedacht genommen worden. Die Verfasser bildeten die für den Verkehr nicht benötigten Flächen zu Grünflächen aus und übersehen dabei, daß diese auf einem Verkehrsplatz nur untergeordnete Bedeutung haben und viel wichtiger ihre Benützung zum Parken gewesen wäre.

Als Ergebnis des Wettbewerbs darf wohl gefolgert werden, daß die Ausgestaltung für die nächsten Jahrzehnte in der Weise vor sich zu gehen hat, daß durch Anlage einer mittleren Kreisfläche der Kreisverkehr auf dem Platz beizubehalten ist. Die Lage der Straßenbahn auf dem Mittelkreis ist notwendig. Die glatte Abwicklung des Straßenbahnverkehrs verlangt vier Gleise im Richtungsverkehr, wobei die Ordnung der Wagenzüge nach den verschiedenen Richtungen vor der Haltestelle erfolgen muß. Um bei der Verkehrshochflut der Straßenbahn Einsatzzüge für die westliche Richtung bereit zu haben, ist es erwünscht, ein Umlaufgleis für die Straßenbahn im Innenkreis zu schaffen. Die Straßenbahnhaltestellen müssen mit der Untergrundbahn, den Autobushaltestellen und den Gehwegen an den Hausflächen unterirdisch verbunden werden. Die außerhalb des Verkehrsringes liegenden Flächen müssen, soweit sie nicht für die Anfahrt zu den Häusern usw. als Ortsfahrbahn zur Verfügung gestellt werden, als Parkflächen für Autos eingerichtet werden. Der Radfahrverkehr kann neben die Gehwege in besonderen Fahrflächen bzw. in die Ortsfahrbahn übergeleitet werden. Die Nebenstraßen sind als Einbahnstraßen zu erklären. Schwierigkeiten für den Verkehr entstehen dadurch nicht, weil Parallelstraßen nördlich und südlich des Reichskanzlerplatzes die günstige Leitung des Verkehrs in diese Einbahnstraßen ermöglichen. —