

Die ästhetische Dimension im städtebaulichen Entwurf

Dargestellt an Entwürfen für den Potsdamer / Leipziger Platz

und den Pariser Platz in Berlin

1910 / 1930

David Pessier

Die ästhetische Dimension im städtebaulichen Entwurf

Dargestellt an Entwürfen für den Potsdamer / Leipziger Platz und den Pariser Platz in Berlin

1910 / 1930

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades

Doktor der Ingenieurwissenschaften

(Dr.-Ing.)

der Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen

an der Technischen Universität Dortmund

vorgelegt von

David Pessier

Erster Gutachter: Prof. Dr. Wolfgang Sonne, TU Dortmund

Zweiter Gutachter: Prof. Dr. Jörn Düwel, HafenCity Universität Hamburg

Disputation am 14.09.2026 in Dortmund

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	7
1.1	Gegenstand der Untersuchung und Erkenntnisinteresse	7
1.2	Forschungsstand und Quellenlage.....	9
1.3	Inhaltlicher Aufbau und Methodik.....	12
2	Von Berlin zu Groß-Berlin – Entwürfe um 1910.....	15
2.1	Potsdamer/ Leipziger Platz: Der Entwurf von Bruno Schmitz mit Otto Blum und Havestadt & Contag im Wettbewerb Groß-Berlin, 1908/09.....	19
2.1.1	Entwurfsbeschreibung	21
2.1.2	Diskutierte praktische Aspekte und ihr Einfluss auf den Entwurf	24
2.1.3	Aspekte der Verfasser zur Formenfindung und -begründung.....	27
2.1.4	Formentradition und Formenideal des Entwurfs	31
2.1.5	Kriterien der zeitgenössischen Kritik in der Bewertung des Entwurfs	48
2.1.6	Zusammenfassung und Einordnung	54
2.2	Pariser Platz: Die Entwürfe im Preisausschreiben zur Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes, 1906/07.....	59
2.2.1	Entwurfsbeschreibung	63
2.2.2	Diskutierte praktische Aspekte und ihr Einfluss auf die Entwürfe	65
2.2.3	Diskutierte ästhetische Aspekte und ihr Einfluss auf die Entwürfe	66
2.2.4	Formentradition und Formenideal der Entwürfe.....	69
2.2.5	Kriterien der zeitgenössischen Kritik in der Bewertung der Entwürfe	77
2.2.6	Die Entwürfe von Ernst von Ihne (1908) und Paul Wallot (1909/10).....	81
2.2.7	Zusammenfassung und Einordnung	87
3	Weltstadt und Weltstadtplatz – Projekte um 1930	91
3.1	Potsdamer/ Leipziger Platz: Die Entwürfe von Martin Wagner und Marcel Breuer, 1928/29	95
3.1.1	Entwurfsbeschreibung	99
3.1.2	Diskutierte praktische Aspekte und ihr Einfluss auf die Entwürfe	102
3.1.3	Aspekte der Verfasser zur Formenfindung und -begründung.....	108
3.1.4	Formentradition und Formenideal der Entwürfe.....	111
3.1.5	Kriterien der zeitgenössischen Kritik in der Bewertung der Entwürfe	127
3.1.6	Zusammenfassung und Einordnung	132

3.2	Pariser Platz: Der entwurfliche Umgang mit dem Pariser Platz im sogenannten Linden-Wettbewerb von 1925.....	137
3.2.1	Entwurfsbeschreibung	141
3.2.2	Diskutierte praktische Aspekte und ihr Einfluss auf die Entwürfe	145
3.2.3	Aspekte der Verfasser zur Formenfindung und -begründung.....	148
3.2.4	Formtradition und Formenideal der Entwürfe.....	153
3.2.5	Kriterien der zeitgenössischen Kritik in der Bewertung der Entwürfe	162
3.2.6	Zusammenfassung und Einordnung	166
4	Form und Formerzählung	171
4.1	Die ästhetische Dimension und der argumentative Wandel 1910/1930.....	171
4.2	Die Wiederkehr argumentativer und formaler Motive in nachfolgenden Thematisierungen der Plätze	174
4.3	Relevanz der Untersuchung für gegenwärtige Diskurse und weitergehende Forschungsfragen.....	189
5	Anhang.....	192
5.1	Quellenverzeichnis	192
5.2	Literaturverzeichnis.....	193
5.2.1	Zeitgenössische Literaturquellen zur Zeitebene 1910	193
5.2.2	Zeitgenössische Literaturquellen zur Zeitebene 1930	195
5.2.3	Literatur der architektur- und stadtbaugeschichtlichen Forschung	198
5.3	Abbildungsquellenverzeichnis	202

1 Einleitung

1.1 Gegenstand der Untersuchung und Erkenntnisinteresse

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit ausgewählten städtebaulichen Entwürfen für den Potsdamer und Leipziger Platz sowie für den Pariser Platz in Berlin, die um das Jahr 1910 bzw. um 1930 entstanden sind. An ihrem Beispiel werden die Herleitung, Argumentation und Kritik baulicher Form, die jeweiligen konzeptionellen und gestalterischen Bezüge sowie zeitspezifische Merkmale im Umgang mit ästhetischen Aspekten des städtebaulichen Entwurfs analysiert.

Sowohl die Doppelplatzanlage aus Potsdamer und Leipziger Platz als auch der Pariser Platz nehmen innerhalb der Stadtbaugeschichte Berlins eine herausgehobene Stellung ein. Auf die größte planmäßige Stadterweiterung des 18. Jahrhunderts zurückgehend, verkörpern der Pariser Platz und der Leipziger Platz in ihrer jeweils klaren Figur als Quadrat bzw. Achteck anschaulich den Typus des barocken Schmuckplatzes. Der Pariser Platz erlangte darüber hinaus durch das Brandenburger Tor sowie im Zusammenhang mit dem anschließenden Boulevard Unter den Linden eine besondere repräsentative Bedeutung. Der Potsdamer Platz hingegen hat seinen Ursprung in den Chausseen, die sich vor dem Stadttor am Leipziger Platz trafen, und entwickelte sich eingedenk der nahgelegenen Bahnhöfe zu einem vor allem vom Verkehr bestimmten Ort. Im ungleichen Paar der Doppelplatzanlage bildet er das kontrastierende Gegenstück zum barocken Idealplatz.¹ Die herausgehobene stadtbaugeschichtliche Stellung resultiert aber auch daraus, dass, wie in der Arbeit gezeigt werden wird, diese Plätze im Verlauf des 20. Jahrhunderts mehrfach Gegenstand grundsätzlicher städtebaulicher Debatten waren und für sie Entwürfe vorgelegt wurden, die in prägnanter Art und Weise bestimmende Themen des jeweils zeitgenössischen Städtebaus behandelten bzw. anschaulich reflektieren. Diese Besonderheit war eine wesentliche Anregung für die vorliegende Arbeit. Sie ermöglicht zudem den hier gewählten Forschungsansatz einer sowohl ortsbezogenen als auch unterschiedliche Zeitebenen vergleichenden Untersuchung zu Aspekten der Formfindung und Formenargumentation.

Herangezogen werden hierfür Beispiele jener programmatischen Entwürfe, die um 1910 und um 1930 entstanden sind. Beide Zeitebenen stehen für spezifische Phasen in der Stadtbaugeschichte Berlins.² Die Jahre um 1910 markieren den vorläufigen Höhepunkt einer rasanten Wachstums-

¹ Auf die Charakteristik der behandelten Plätze wird im Zuge der untersuchten Entwürfe näher eingegangen.

² Siehe einführende Texte zu Kap. 2 und Kap. 3.

entwicklung, im Zuge derer aus der Kernstadt Berlin und angrenzenden, ebenso prosperierenden Kommunen wie Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg oder Friedenau ein großräumiger Stadtzusammenhang mit gut drei Millionen Einwohnern entstanden war. Die resultierenden städtebaulichen Herausforderungen, etwa die Wohnverhältnisse und das Verkehrssystem, aber auch die planvollere Gliederung der Stadt und die Schaffung ästhetisch ansprechender Raumbildungen, adressierten nicht zuletzt der Wettbewerb Groß-Berlin von 1908/09 sowie die Allgemeine Städtebau-Ausstellung von 1910. Beide Ereignisse stellen auch über Berlin hinaus wichtige Marksteine der Stadtbaugeschichte dar und unterstreichen die inhaltliche Relevanz dieser Zeitebene. Im Einzelnen werden hier der im Rahmen des Wettbewerbs Groß-Berlin entstandene Entwurf für einen vereinigten Potsdamer und Leipziger von Bruno Schmitz sowie vier Beiträge zum 1906/07 durchgeführten Wettbewerb zur Neugestaltung der Westseite des Pariser Platzes analysiert. Die Jahre um 1930 verbinden sich in der Berliner Stadtbaugeschichte vor allem mit einer Hochphase des gemeinnützigen Wohnungs- und Siedlungsbaus, der seinen Schwerpunkt in den äußeren Bereichen des 1920 konstituierten Groß-Berlins hatte, aber auch mit einer intensiven Thematisierung der Innenstadt. Vor dem Hintergrund eines gesamtheitlich und funktional gegliederten Stadtkörpers, sollte sie zur modernen *City* der nun vier Millionen Einwohner zählenden *Weltstadt* Berlin entwickelt werden. Ein Ausdruck dieses Anspruchs sind die nachfolgend bearbeiteten Entwürfe von Martin Wagner und Marcel Breuer zum Umbau des Potsdamer und des Leipziger Platzes zu einem *Weltstadtplatz* von 1928/29. Den zweiten Untersuchungsgegenstand der Zeitebene 1930 bildet der Wettbewerb zur Straße Unter den Linden von 1925 und der dort feststellbare entwurfliche Umgang mit dem Pariser Platz.

Das Erkenntnisinteresse bezieht sich zum einen darauf, am konkreten Beispiel das Verhältnis zwischen der entworfenen baulichen Form einerseits sowie deren Argumentation oder Kritik andererseits zu beleuchten. Es soll bestmöglich nachvollzogen werden, unter welchen Bedingungen der Entwurf entstand, welche Notwendigkeiten möglicherweise prädestinierend wirkten und welche nicht-ästhetischen respektive praktischen Aspekte die entworfene Form beeinflusst haben können. Komplementär erfolgt eine Analyse der Form, der Formenbegründung und der Formenkritik dahingehend, gleichermaßen den Anteil dezidiert gestalterisch determinierter Interessen oder aber etwaige ästhetisch motivierte Interpretationen herauszuarbeiten. Ziel ist es, in Bezug auf die untersuchten Entwürfe ein differenziertes Bild von den Abhängigkeiten, Wechselwirkungen und auch Widersprüchen im Spannungsfeld von ‚Form und Formerzählung‘ aufzuzeigen. Zum anderen richtet sich das Erkenntnisinteresse auf die Frage, inwieweit die untersuchten Beispiele diesbezüglich auf zeitspezifische Merkmale des Städtebaus bzw. des städtebaulichen Diskurses verweisen, welche Parallelen und Unterschiede im Umgang mit der ästhetischen Dimension zwischen den Zeitebenen 1910 und 1930 festzustellen sind – und welche Schlüsse hieraus für die Gegenwart abgeleitet werden können.

1.2 Forschungsstand und Quellenlage

Der Doppelplatz Potsdamer / Leipziger Platz und der Pariser Platz sind in der Architektur- und Stadtbaugeschichte vielfach behandelt worden, in unterschiedlichen thematischen Kontexten und mit verschiedenen Schwerpunktsetzungen. Dies umfasst auf Berlin bezogene Standardwerke wie etwa die *Baugeschichte Berlin* von Helmut Engel (2009),³ die vor allem auf den Ursprung der Plätze und maßgebliche Etappen ihrer baulichen Entwicklung eingehen. Hinzu kommen zahlreiche Forschungen zu ausgewählten Zeitabschnitten der Berliner Stadtentwicklung oder spezifischen Phänomenen der Architektur- und Stadtbaugeschichte, welche die Plätze bzw. ausgewählte entwurfliche Bearbeitungen der Plätze thematisieren. Zu nennen wäre hier beispielsweise *Die Metropole, Industriekultur in Berlin im 20. Jahrhundert*, herausgegeben von Jochen Boberg, Tilman Fichter und Eckhart Gillen (1986),⁴ oder *Verkehr in Not, Das Automobil im Städtebau* von Jörn Düwel und Niels Gutschow (2024).⁵ Darüber hinaus existieren monografische Einlassungen zu den Plätzen. Mit *Der Pariser Platz, Der Empfangssalon Berlins* hat Laurenz Demps 1995 zunächst eine detaillierte Bebauungs- und Ereignisgeschichte für den Pariser Platz vorgelegt, 2002 dann das zusammen mit Louis Back veröffentlichte Pendant *Der Leipziger Platz, gestern und morgen*.⁶ Auch von Matthias Pabsch liegen mit *Zweimal Weltstadt, Architektur und Städtebau am Potsdamer Platz* (1998) sowie *Pariser Platz – Architektur und Technik, Vom manuellen zum digitalen Zeitalter* (2002) zwei Monografien vor.⁷ Ebenso wie in anderen Veröffentlichungen zu den nach 1989/90 realisierten Neubebauungen, begegnen hier wiederkehrende Prämissen und Muster der Interpretation, die eine bemerkenswerte Zuspitzung auf die Ästhetik zeigen. Sie läuft letztlich auf eine Kategorisierung von städtebaulichen und baulichen Formen hinaus, die entweder als folgerichtiger Ausdruck der Gegenwart gelten dürfen oder abzulehnende Beschwörungen der Vergangenheit darstellen.⁸ Dies war eine weitere wesentliche Anregung für die vorliegende Arbeit und die Auseinandersetzung mit dem Verhältnis von ‚Form und Formerzählung‘. Soweit es um die Darstellung der Baugeschichte der Plätze geht, konnte gleichwohl auf eine breite Grundlage zurückgegriffen werden.

³ Helmut Engel: *Baugeschichte Berlin*, 3 Bände, Berlin 2009

⁴ *Die Metropole. Industriekultur in Berlin im 20. Jahrhundert*, hrsgg. von Jochen Boberg et al., Band Berlin 2 der Reihe Industriekultur deutscher Städte und Regionen, Berlin 1986

⁵ Jörn Düwel / Niels Gutschow: *Verkehr in Not. Das Automobil im Städtebau*, Berlin 2024

⁶ Laurenz Demps: *Der Pariser Platz. Der Empfangssalon Berlins*, Berlin 1995; Laurenz Demps / Louis Back: *Der Leipziger Platz, gestern und morgen*, Berlin 2002

⁷ Matthias Pabsch: *Zweimal Weltstadt. Architektur und Städtebau am Potsdamer Platz*, Berlin 1998; Matthias Pabsch: *Pariser Platz – Architektur und Technik. Vom manuellen zum digitalen Zeitalter*, Berlin 2002

⁸ Vgl. u.a. auch *Von Berlin nach Neuteutonia*. ARCH+ 122, Juni 1994, Aachen 1994; Florian Hertweck: *Der Berliner Architekturstreit. Architektur, Stadtbau, Geschichte und Identität in der Berliner Republik 1989-1999*, Berlin 2010

Hinsichtlich der im Einzelnen untersuchten Entwürfe stellt sich die Situation differenzierter dar. Der Entwurf von Bruno Schmitz für einen vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz von 1908/09 sowie im Besonderen der 1929 veröffentlichte Weltstadtplatz-Entwurf von Martin Wagner für denselben Ort dürfen zum etablierten Kanon der Architektur- und Stadtbauforschung gezählt werden und sind vielfach thematisiert worden. Zu beiden Entwurfsverfassern liegen Monografien vor, wobei hier vor allem die Forschungen von Ludovica Scarpa zu Martin Wagner wichtige Hinweise zum Entstehungskontext seines untersuchten Entwurfes gegeben haben.⁹ Gleiches gilt, bezüglich des Entwurfs von Bruno Schmitz, für die Arbeiten von Markus Tubbesing zum Wettbewerb Groß-Berlin, die in Buchform unter dem Titel *Der Wettbewerb Gross-Berlin, Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau* (2018) veröffentlicht sind.¹⁰ Der Wettbewerb zur Neugestaltung der Westseite des Pariser Platzes von 1906/07 sowie die Vorschläge zum Pariser Platz im sogenannten Linden-Wettbewerb von 1925 sind in der Architektur- und Stadtbauforschung dagegen weit weniger präsent. Einzelne Wettbewerbsbeiträge sind zwar verschiedentlich rezipiert worden, eine wissenschaftliche Gesamtdarstellung steht in beiden Fällen aber noch aus.¹¹ Teilweise auf knappe Erwähnungen oder den eher illustrativen Einsatz ausgewählter Abbildungen beschränkt, variiert insofern vor allem die inhaltliche Tiefe, mit der die hier untersuchten Entwürfe bis dato in der Forschung behandelt worden sind.

Die spezifische Analyse der vorliegenden Arbeit stützt sich daher ebenfalls maßgeblich auf zeitgenössische Quellen. Dazu zählen Beiträge in Architektur- und Städtebauzeitschriften, die nicht nur einen Eindruck vom jeweiligen Entstehungskontext vermitteln, sondern neben den Entwürfen bisweilen auch Aussagen der Verfasser wiedergeben sowie zudem die zeitgenössische Rezeption klar machen. Im vorliegenden Untersuchungskontext stehen die Zeitschriften daher im Rang primärer Quellen. Weitere Primärquellen stellen Erläuterungsberichte dar, die für einige der bearbeiteten Beispiele überkommen sind und einen unmittelbaren Zugang zur Argumentation der Entwurfsverfasser bieten, sowie erhaltene Beurteilungen der Wettbewerbsjurys. Im Fall des Entwurfes von Bruno Schmitz konnte für Beides auf zeitgenössische Veröffentlichungen zurückgegriffen werden.¹² Zum sogenannten Linden-Wettbewerb von 1925 finden sich einige Erläuterungsberichte im Bestand des Architekturmuseums der Technischen Universität Berlin,

⁹ u.a. Ludovica Scarpa: *Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/ Wiesbaden 1986

¹⁰ Markus Tubbesing: *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/ Berlin 2018

¹¹ Baugeschichtliche Darstellungen zum Pariser Platz erwähnen oder zeigen zumeist den Entwurf von Ernst von Ihne aus dem Jahr 1908, der jedoch eine Reaktion auf den Wettbewerb von 1906/07 war. Zum Linden-Wettbewerb von 1925 erschien lediglich ein zeitgenössischer Sonderdruck des auslobenden Ernst Wasmuth Verlags (siehe Anm. 13)

¹² *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911; *Beurteilung der zum Wettbewerb „Gross-Berlin“ eingereichten 27 Entwürfe durch das Preisgericht*, o. O. (Berlin) o. J. (1910)

Auszüge der Erläuterungen sowie der Beurteilungen des Preisgerichts darüber hinaus im 1927 veröffentlichten Sonderdruck des auslobenden Erich Wasmuth Verlags.¹³ Bezüglich des Wettbewerbs zum Pariser Platz von 1906/07 wurde der Aktenbestand zur auslobenden *Königlichen Akademie des Bauwesens* im Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (GStA PK) in Berlin ausgewertet, der allerdings weder Zeichnungen noch Erläuterungsberichte der Teilnehmer enthält.¹⁴

Für das Herausarbeiten prägender formaler Tendenzen und Bezüge in den Entwürfen sowie etwaiger zeitspezifischer Merkmale in der Formenargumentation haben allerdings auch verschiedene Veröffentlichungen der jüngeren Forschungsgeschichte wichtige Hinweise und Anregungen gegeben. Dies bezieht sich sowohl auf inhaltliche Aspekte als auch auf weiterführende Quellenhinweise. Für die Zeitebene um 1910 sei an dieser Stelle insbesondere die Publikation *Stadtvisionen 1910 | 2010, Berlin Paris London Chicago* (2010) genannt, die pointiert die essenziellen Themen und bestimmenden formalen Muster des damaligen Städtebaus darstellt.¹⁵ Stärker auf den Berliner Kontext konzentriert, trifft dies auch auf die bereits erwähnte Forschung von Markus Tubbesing zu. Für die Zeitebene um 1930 ist zuvorderst die von Vittorio Magnago Lampugnani, Katia Frey und Eliana Perotti herausgegebene *Anthologie zum Städtebau, Band II, Das Phänomen der Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne* (2014) zu nennen, die als thematisch geordnete und kommentierte Textsammlung über deren Wiedergabe hinaus auch übergreifende Tendenzen im damaligen Städtebau aufzeigt.¹⁶ Hinzu kommen Veröffentlichungen zu ausgewählten städtebaulichen Themen dieser Zeitebene in Berlin; wie etwa *Verkehrsfrage und Stadtentwicklung* (2017), herausgegeben von Harald Bodenschatz und Cordelia Polinna,¹⁷ oder spezifischen Phänomen des Bauens; wie etwa *Unter Strom, Berlin auf dem Weg zur Metropole* (2019), herausgegeben von Dorothee Haffner und Christina Stehr.¹⁸

Insgesamt konnte die vorliegende Arbeit somit auf einer soliden Quellenlage sowie einem breiten Erkenntnisstand aufbauen. Ihr Forschungsansatz stellt allerdings einen neuen Zugang zum Gegenstand der Untersuchung dar. Er setzt die bearbeiteten Entwürfe, deren Entstehungskontext

¹³Architekturmuseum TU Berlin, Sammlungsbestand „Umgestaltung der Straße Unter den Linden, Berlin“; *Unter den Linden 1680 bis 1980. Ergebnisse des Wettbewerbs: „Wie soll Berlins Hauptstrasse sich im 20. Jahrhundert gestalten?“*, hrsgg. von Werner Hegemann, Berlin o. J. (1927)

¹⁴ GStA PK Berlin: I. HA Rep. 210 Akademie des Bauwesens 1886-1945

¹⁵ *Stadtvisionen 1910 | 2010. Berlin Paris London Chicago, 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin*, hrsgg. von Harald Bodenschatz et al., Berlin 2010

¹⁶ *Anthologie zum Städtebau, Band II, Das Phänomen der Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014

¹⁷ *Verkehrsfrage und Stadtentwicklung, 100 Jahre Gross-Berlin 2*, hrsgg. von Harald Bodenschatz und Cordelia Polinna, Berlin 2017

¹⁸ *Unter Strom. Berlin auf dem Weg zur Metropole*, hrsgg. von Dorothee Haffner und Christina Stehr, Berlin 2019

zum Teil erstmalig detailliert nachvollzogen wird, zunächst in einen unmittelbaren Bezug zum konkreten Ort, seinen spezifischen Gegebenheiten und den jeweils diskutierten städtebaulichen Herausforderungen, bevor die Einordnung in prägende Tendenzen des jeweils zeitgenössischen Städtebaus erfolgt. Dies ermöglicht eine so noch nicht geleistete Analyse von Form und Formenargumentation, welche am Beispiel von Entwürfen, die um 1910 bzw. um 1930 für den Potsdamer / Leipziger Platz sowie den Pariser Platz vorgelegt worden sind, ebenfalls den Wandel der städtebaulich determinierenden Kategorien sowie die Veränderungen im Umgang mit ästhetischen Aspekten im Städtebau aufzeigt. Die vorliegende Arbeit stellt mit ihrem Erkenntnisgewinn somit in mehrfacher Hinsicht eine signifikante Erweiterung des Forschungsstandes dar, schließt relevante Forschungslücken und regt, insbesondere bezüglich der Diskurse, die nach 1989/90 um die Plätze geführt worden sind, zu weiterführender wissenschaftlicher Arbeit an.

1.3 Inhaltlicher Aufbau und Methodik

Der grundlegende methodische Ansatz der Arbeit ist es, von der Untersuchung einzelner Entwürfe auszugehen, um über die individuelle Analyse von ‚Form und Formerzählung‘ zu zeitspezifischen Aspekten im Umgang mit der ästhetischen Dimension im städtebaulichen Entwurf sowie zum diesbezüglichen Wandel zwischen 1910 und 1930 aufzuschließen. Die Bindung an zwei konkrete Orte, den Doppelplatz Potsdamer / Leipziger Platz sowie den Pariser Platz, stellt dabei eine ansonsten schwer zu erreichende Vergleichbarkeit her und eröffnet zudem den Blick auf Parallelen und Unterschiede in der städtebaulichen Thematisierung dieser Berliner Plätze. Diesem Ansatz folgend, gliedert sich die Arbeit in drei Hauptteile, die chronologisch und inhaltlich aufeinander aufbauen. Der erste Hauptteil (Kap. 2) widmet sich den ausgewählten Entwürfen, die um 1910 für den Potsdamer und Leipziger Platz einerseits sowie den Pariser Platz andererseits entstanden sind, der zweite Hauptteil (Kap. 3) äquivalent den Untersuchungsbeispielen der Zeitebene um 1930. Der als Resümee aufzufassende dritte Hauptteil (Kap. 4) thematisiert den Wandel von ‚Form und Formerzählung‘ zwischen 1910 und 1930, beschreibt wiederkehrende argumentative und formale Motive in nachfolgenden Auseinandersetzungen mit den Plätzen und weist schließlich auf die Relevanz der Untersuchung für gegenwärtige Diskurse sowie weitergehende Forschungsansätze hin.

Den beiden Hauptkapiteln zur Untersuchung der Entwürfe ist jeweils eine kurze Einführung vorangestellt, die für die Zeitebenen 1910 und 1930 die bestimmenden städtebaulichen Aufgaben und den städtebaulichen Diskurs in Berlin umreißt. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit erheben zu können, soll so ein Eindruck des übergeordneten Kontextes gegeben werden, in welchem die verschiedenen Einlassungen zum Potsdamer und Leipziger Platz sowie zum Pariser Platz entstanden. Auch für die gesamte Arbeit ist anzumerken, dass Aussagen zum Städtebau und zum

städtebaulichen Diskurs dem Untersuchungsgegenstand entsprechend in erster Linie auf Berlin bezogen sind, während etwaige Querverweise auf den nationalen oder internationalen Kontext explizit erwähnt werden. Der Einführung zur Zeitebene schließen sich jeweils die Darstellung und Untersuchung der bearbeiteten Entwürfe an.

Maßgeblich für die Analyse von ‚Form und Formerzählung‘ waren dabei vier Leitfragen, die sich in leichten Variationen auch in den Überschriften der Unterkapitel widerspiegeln: Welche praktischen respektive nicht-ästhetischen Aspekte wurden in Bezug auf Ort und Aufgabe diskutiert und welchen Einfluss nahm dies auf die Entwürfe? Wie begründeten die Verfasser die entworfene Form? In welcher Formentradition sind die Entwürfe zu sehen bzw. welches Formenideal liegt ihnen zugrunde? Nach welchen Kriterien bewertete die zeitgenössische Kritik die Entwürfe? Die Leitfragen bilden die wesentlichen Aspekte des formulierten Erkenntnisinteresse ab und sollen als methodisches Schema auch hier größtmögliche Vergleichbarkeit herstellen, obschon die Quellenlage zu den Untersuchungsbeispielen variiert. So sind zum Beispiel nicht in jedem Fall Erläuterungsberichte bzw. Aussagen überkommen, die unmittelbar die Argumentation der Entwurfsverfasser vermitteln. Auf die jeweilige Quellenlage sowie andere spezifische Merkmale der Untersuchung wird im Kontext der bearbeiteten Beispiele gesondert hingewiesen. Jeder Entwurfsuntersuchung schließt sich zudem eine Zusammenfassung und Einordnung an.

Übergreifend dargestellt werden die Erkenntnisse der vorliegenden Arbeit im abschließenden dritten Hauptteil. Dies betrifft zunächst den Wandel im Umgang mit ästhetischen Aspekten des städtebaulichen Entwurfs, der anhand der Untersuchungsbeispiele zwischen den thematisierten Zeitebenen um 1910 und um 1930 feststellbar ist. Das anschließende Unterkapitel erweitert dann den zeitlichen Rahmen und schließt mit der Darstellung wiederkehrender argumentativer und formaler Motive, die auch in nachfolgenden Auseinandersetzungen mit dem Potsdamer und Leipziger Platz sowie dem Pariser Platz zu Tage treten, bis zur Zeitebene der Jahre nach 1989/90 auf, als die bauliche Neuentstehung der Plätze ein bestimmendes, über Berlin hinaus wirksames Thema des städtebaulichen und architektonischen Diskurses war. Hierauf aufbauend erörtert der letzte Abschnitt dieses resümierenden Hauptteils die Relevanz der vorliegenden Arbeit für gegenwärtige Fachdiskurse und verweist auf weitergehende Forschungsfragen.

Der Anhang umfasst ein gesamtheitliches Quellen- und Literaturverzeichnis. Die Abbildungen sind bestmöglich textbegleitend gesetzt und fortlaufend nummeriert, die Abbildungsquellen gesammelt im Anhang ausgewiesen.

2 Von Berlin zu Groß-Berlin – Entwürfe um 1910

Die bestimmenden städtebaulichen Aufgaben in Berlin um 1910 resultierten primär aus dem rasanten Wachstum und tiefgreifenden Wandel der Stadt. Angetrieben durch die Industrialisierung, die hier erst Mitte des 19. Jahrhunderts, dann jedoch vehement einsetzte, sowie verstärkt durch den Umstand, dass Berlin zur Hauptstadt des 1871 gegründeten Deutschen Kaiserreiches geworden war, hatte sich beides mit besonderer Dynamik vollzogen. Die Einwohnerzahl hatte sich vervielfacht und kurz nach der Jahrhundertwende die Marke von zwei Millionen überschritten – was allerdings lediglich das damalige Stadtgebiet Berlins im Zuschnitt von 1861 umfasste.¹⁹ Hinzu kamen umliegende, ebenfalls prosperierenden Kommunen wie Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg oder Friedenau, die durch das schnelle Errichten ganzer Stadtquartiere in vielen Bereichen bereits mit der Kernstadt zusammengewachsen waren. In dieser Hinsicht existierte, obgleich formal erst 1920 realisiert, schon um 1910 ein Groß-Berlin mit gut drei Millionen Einwohnern.²⁰ Entsprechend groß, vielfältig und nicht zuletzt neuartig waren die Herausforderungen, die sich in städtebaulicher Hinsicht stellten, und entsprechend breit gefächerten war der städtebauliche Diskurs – auch im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung Berlins.

Thematisiert wurden Aspekte wie die Bedeutung von Grundbesitz und die Möglichkeiten des Erbbaurechts, aber auch geeignete Planungsstrukturen und -instrumente. Der Ausbau der Verkehrssysteme spielte eine wichtige Rolle, ebenso Fragen der Versorgungstechnik und der Stadthygiene. Dem Wohnungsbau galt ein besonderes Interesse, denn er wurde weithin als Ausgangspunkt zur Schaffung besserer Lebensverhältnisse identifiziert und bestimmte maßgeblich die Konzeptionen neuer Stadt- und Siedlungsmodelle. So dachte man angesichts der Missstände im sogenannten Mietskasernengürtel über eine stärkere Trennung von Wohn- und Industriebereichen nach, forderte die Auflockerung der hoch verdichteten Baustrukturen durch Frei- und Grünflächen und propagierte das vorstädtische Wohnen in Reihen- und Einzelwohnhäusern. Vor dem Hintergrund von Wachstum und Wandel ging es in großem Maß allerdings auch um die Gestaltung respektive Umgestaltung der Stadt nach ästhetischen Gesichtspunkten. Dies bezog sich auf eine planvolle Zonierung und Gliederung des Stadtkörpers, ansprechende Raumbildungen durch Straßen und Plätze oder die gezielte Setzung repräsentativer

¹⁹ Nach den Eingemeindungen von 1861 umfasste das Stadtgebiet Berlins in etwa die heutigen Ortsteile Mitte, Tiergarten, Moabit, Wedding, Gesundbrunnen, Prenzlauer Berg, Friedrichshain und Kreuzberg. Vgl. *Plan von Berlin und Umgegend bis Charlottenburg*, aufgenommen von Ferdinand Boehm, 1861

²⁰ Einwohnerzahlen nach: Wolfgang Ribbe: *Geschichte Berlins*, Bd. 2, Berlin 1987, S. 694

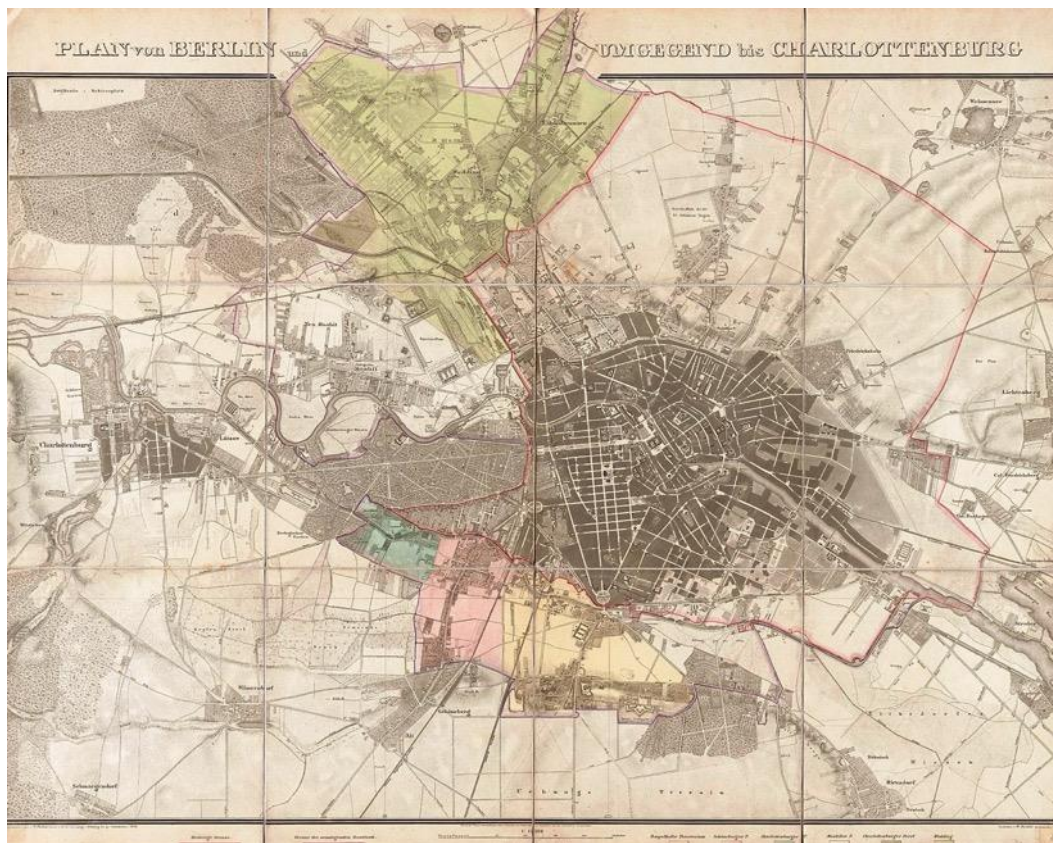


Abb. 1: *Plan von Berlin und Umgegend bis Charlottenburg*, aufgenommen von Ferdinand Boehm, 1861

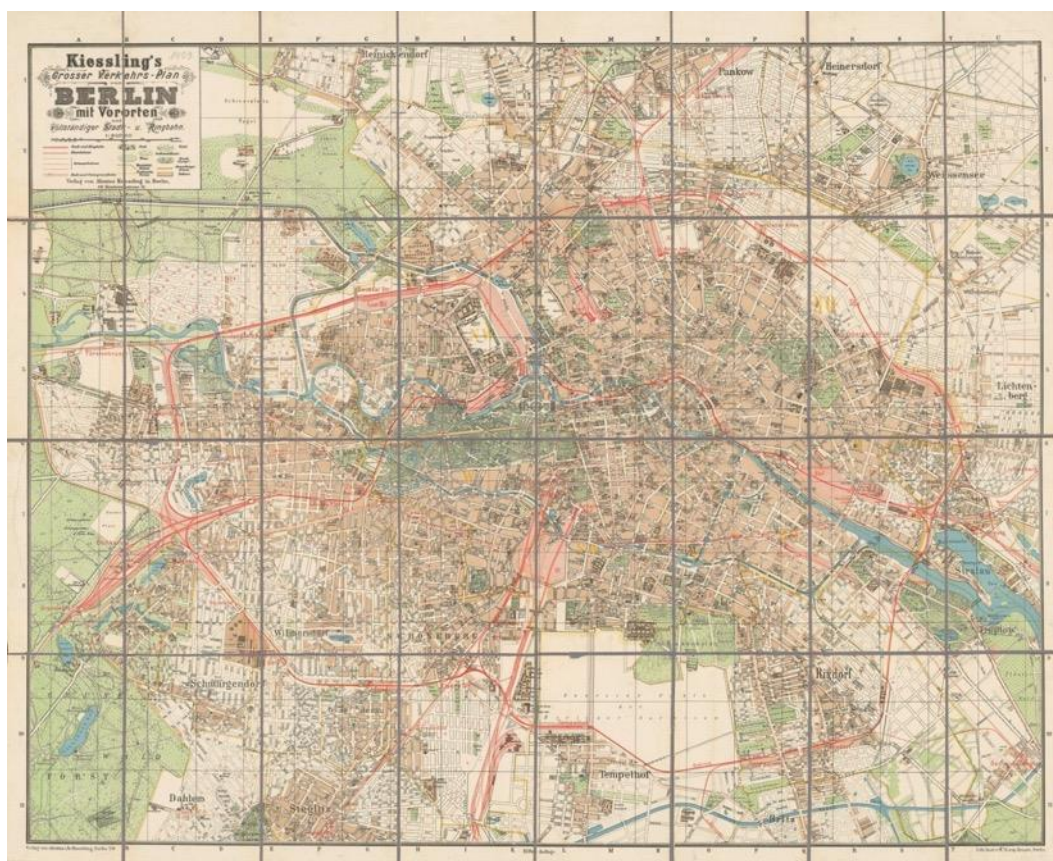


Abb. 2: *Kiessling's Grosser Verkehrs-Plan Berlin mit Vororten*, 1909

Gebäude und Monumente. Angesichts der allgegenwärtig sichtbaren Veränderung stellte sich gleichzeitig aber auch verstärkt die Frage, welche Elemente der überkommenen Stadt als historisch und baukünstlerisch bedeutend anzusehen seien und entsprechend geschützt werden müssten.

Die als Städtebau bezeichnete Disziplin, die alle diese Aspekte inhaltlich und methodisch fundiert zusammenzuführen suchte, begann dabei noch sich zu etablieren. Ausdruck dessen war beispielsweise das 1907 von Joseph Brix und Felix Genzmer an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg gegründete und dediziert fachübergreifend angelegte *Seminar für Städtebau*. Im Rahmen der 1908 initiierten und als Schriftenreihe publizierten *Städtebaulichen Vorträge* wurden dort neben den technischen und künstlerischen auch die ökonomischen, juristischen oder medizinischen Aspekte von Stadtentwicklung und Stadtplanung diskutiert.²¹ Im fachlichen Diskurs um 1910 gab es somit ein umfassendes und integratives Verständnis von Städtebau, wobei die Architekten durchaus die Führungsrolle beanspruchten.²² Die städtebauliche Praxis in Berlin war dagegen sehr viel stärker vom Nebeneinander der Aufgaben und Tätigkeiten gekennzeichnet. Bebauungspläne etwa wurden von den für Tiefbau zuständigen Planungsstellen aufgestellt und beschränkten sich, wie im Fall des maßgeblichen Stadterweiterungsplans von James Hobrecht, im Wesentlichen auf die Festlegung von Blockstrukturen und Baufluchten. Die noch in erster Linie auf den Brandschutz ausgerichteten Bauordnungen begrenzten zwar jeweils die Bauhöhe, Geschossigkeit oder etwaige Auskragungen, ließen ansonsten jedoch die schon damals kritisierte Maximalausnutzung der Grundstücke im Interesse der Rendite zu. So lagen die Ausprägung und die Qualität des Gebauten primär in den Händen der jeweiligen Terrain-Entwickler und Bauspekulanten. Bahnlinien und Bahnhöfe waren ebenfalls auf Initiative verschiedener privater Unternehmen entstanden und hatten sich dementsprechend unabhängig voneinander verortet. Und während Ingenieure in rasantem Tempo Bahnhofshallen, Brücken und Fabriken konstruierten, rangen Architekten nicht nur mit der adäquaten Form für derlei Aufgaben, sondern es stellte sich auch im Städtebau grundsätzlich die Frage nach dem Verhältnis von praktischen Erfordernissen einerseits und baukünstlerischen Bestrebungen respektive ästhetischen Ansprüchen andererseits.²³

²¹ Vgl. u.a. *Städtebau 1908 / 1968 / 2008. Impulse aus der TU (TH) Berlin*, Dokumentation des Symposiums vom 7. Februar 2008, hrsgg. von Harald Bodenschatz, Berlin 2009

²² Vgl. Markus Tubbesing: *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/ Berlin 2018, S. 9

²³ Vgl. ebd., S. 53 ff.

Das vor diesem Hintergrund wichtigste Ereignis war der am 15. Oktober 1908 ausgeschriebene „Wettbewerb um einen Grundplan für die Bebauung von Groß-Berlin“.²⁴ In ihm bündelten sich jene auch international diskutierten Aufgaben und Themenfelder der Zeit um 1910 und wurden am Beispiel des Großraums Berlin konkretisiert. Der zu bearbeitende Bereich umfasste dabei eine Fläche von ca. 2.000 km² sowie sieben selbständige Stadt- und mehrere Dutzend Landgemeinden. Ziel des ambitionierten Verfahrens war ein Perspektivplan zur einheitlichen baulichen Entwicklung, der differenzierte Wohn-, Geschäfts-, und Industrieviertel ausweist, großzügige Wald-, Grün-, und Freiflächen integriert sowie Vorschläge zum Ausbau der Hauptstraßenzüge, des Eisenbahnnetzes sowie der Wasserwege unterbreitet. Nicht zuletzt verband sich mit dem Wettbewerb die Frage nach dem Stellenwert der ästhetischen Dimension und der adäquaten baukünstlerischen Form des künftigen Groß-Berlin, was das Programm insbesondere auf das Zentrum bezog. Hierzu konnten auch kleinmaßstäbliche und architektonisch ausformulierte Vorschläge eingereicht werden.²⁵ Entsprechend hoch ist die Bedeutung der erarbeiteten Wettbewerbsbeiträge für den Diskurs um 1910 einzuschätzen, die am Beispiel Berlin Lösungsansätze für die maßgeblichen Aufgaben und Fragestellungen entwickelten sowie in konkrete bauliche Strukturen und Formen übersetzten. Einer war der mit dem vierten Preis bedachte Beitrag von Bruno Schmitz, Otto Blum und Havestadt & Contag. Er enthielt unter anderem den Entwurf zu einem vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz, der im Folgenden detailliert untersucht wird.

Die untersuchten Entwürfe zum Pariser Platz entstanden ebenfalls im Rahmen eines Wettbewerbs. Er wurde im Oktober 1906 ausgeschrieben und thematisierte, vor dem Hintergrund einer möglichen Untertunnelung des Pariser Platzes für die Straßenbahn, die Neugestaltung der westlichen Platzseite.²⁶ Mit ihm gewann eine Frage neue Aktualität, die seit den 1890er Jahren immer wieder diskutiert worden war; die etwaige Freistellung des Brandenburger Tores. Die Auseinandersetzung mit praktischen Erwägungen einerseits und ästhetischen Interessen andererseits erreichte dabei am Pariser Platz eine besondere Zuspitzung, da es sich um den prominentesten Stadtplatz Berlins handelte und das Brandenburger Tor die Bedeutung eines Nationalmonumentes besaß. Die Debatte um den Wettbewerb und seine Ergebnisse reflektiert somit grundsätzliche Aspekte des Städtebaus in Berlin um 1910. Sie steht allerdings auch in untrennbarem Zusammenhang mit der Spezifik dieses Ortes und wird nur in dessen Kontext vollends verständlich.

²⁴ Vgl. Markus Tubbesing: *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/ Berlin 2018, S. 83

²⁵ Vgl. ebd., S. 79 f., S. 83 ff.

²⁶ Vgl. u.a. Preisausschreiben für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 26. Jg., 1906, Nr. 83, S. 530

2.1 Potsdamer/ Leipziger Platz: Der Entwurf von Bruno Schmitz mit Otto Blum und Havestadt & Contag im Wettbewerb Groß-Berlin, 1908/09

Die federführend von Bruno Schmitz im Rahmen des Wettbewerbsbeitrags *Wo ein Wille, da ein Weg* entworfene städtebauliche und architektonische Neufassung des Potsdamer und Leipziger Platzes war keine explizit auf die Doppelplatzanlage gerichtete Einlassung, sondern Bestandteil einer größeren stadträumlichen Planung, die im entsprechenden Schaubild mit dem Titel *Neu-Berlin am Südcentralbahnhof* bezeichnet ist.²⁷ Sie bezog sich auf die weitläufigen Areale, die von den Gebäuden und Gleisanlagen des Potsdamer und des Anhalter Bahnhofs sowie deren Güterbahnhöfen vereinnahmt waren. Zwischen der ehemaligen Kernstadt und den südwestlichen Stadterweiterungen gelegen, nahmen sie wertvolle Flächen in Anspruch und stellten eine städtebauliche Barriere dar, die unter anderem die Verschwenkung des sogenannten Generalszuges im Verlauf der Yorckstraße bedingt hatte.²⁸ Die von Otto Blum, seit 1907 Professor für Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb an der Technischen Hochschule Hannover, zusammen mit dem Berliner Ingenieurbüro Havestadt & Contag projektierte Neuordnung und Erweiterung des Eisenbahnnetzes sah nun vor, die beiden Personenbahnhöfe in einem zurückversetzten Südcentralbahnhof auf der Höhe der Kurfürstenstraße zusammenzufassen und einen verkleinerten Güterbahnhof südlich der dann durchgelegten Hornstraße zu positionieren.²⁹ Eingedenk der vorgeschlagenen unterirdisch geführten Nord-Süd-Trasse sowie der ebenfalls unter Straßenniveau verlegten Stationen der Nahverkehrsbahnen am vormaligen Potsdamer Bahnhof, verringerte dieses Herausschieben und Vereinigen der Bahnhöfe den Flächenbedarf erheblich, weil auch die über den Landwehrkanal greifenden Gleisharfen von Anhalter und Potsdamer Bahnhof entfielen.

Auf der so gewonnenen Fläche plante Schmitz unter Einbeziehung angrenzender Baublöcke ein neues Stadtquartier, unter anderem mit einem Verkehrsmuseum auf dem Gelände des Anhalter Bahnhofs. Das zentrale stadträumliche Element dieses Teilentwurfes war jedoch der „*Monumentaldamm vom vereinigten Potsdamer und Leipzigerplatz zum vereinigten Potsdamer und Anhalter Bahnhof* [Südcentralbahnhof]“.³⁰ Der auf dem Areal des Potsdamer Bahnhofs an-

²⁷ Vgl. Architekturmuseum TU Berlin: Inv. Nr. 8008

²⁸ Der nach Planungen von Peter Joseph Lenné und James Hobrecht angelegte repräsentative Straßenzug verbindet den Südsterne im Osten mit dem Breitscheidplatz (damals: Auguste-Viktoria-Platz) im Westen. Seine Teilabschnitte sind nach Generälen der Befreiungskriege von 1813-15 benannt.

²⁹ Vgl. *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt IV., S. 23 ff.; Markus Tubbesing: *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/ Berlin 2018, S. 178

³⁰ Bildunterschrift zum Schaubild „Neu-Berlin am Südcentralbahnhof“, Vgl. Architekturmuseum TU Berlin: Inv. Nr. 8008



Abb. 3: Schaubild Neu-Berlin am Südcentralbahnhof, weitere Bildunterschrift:
 Neuer Monumentaldamm vom vereinigten Potsdamer und Leipzigerplatz zum vereinigten
 Potsdamer und Anhalter Bahnhof mit Weiterführung zum Tempelhofer Feld. Durchführung der
 Eichhorn- Steglitzer- Kurfürsten- Bülowstrasse. Aufteilung des Anhalter Bahnhofsgeländes für
 Museumszwecke.

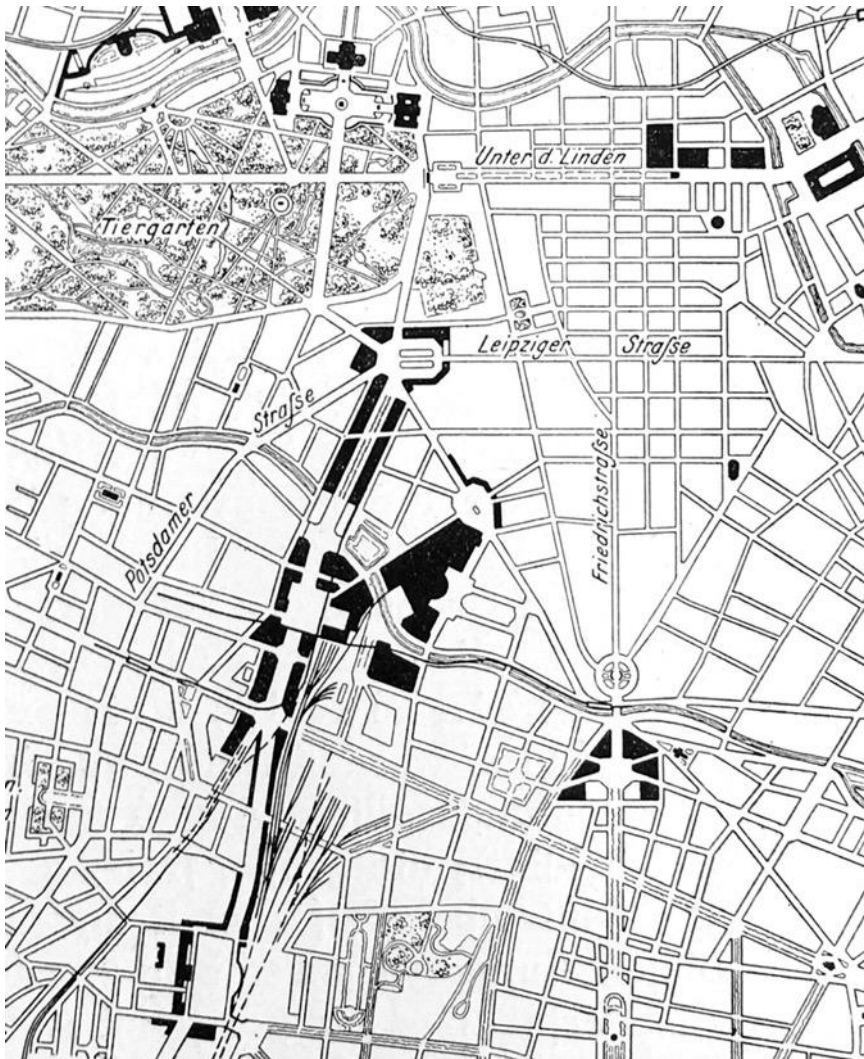


Abb. 4: Ausschnitt aus dem Übersichtsplan *Umgestaltung der Innenstadt*
 mit der städtebaulichen Sequenz um den neuen Südzentralbahnhof

gelegte Raumzug band über Platzaufweitungen die vorhandenen Straßen ein, erweiterte sie durch gezielte Durchbrüche und verknüpfte so die zuvor getrennten Bestandsquartiere, vor allem aber formulierte er eine dominante städtebauliche Achse, die vom Potsdamer Platz über den Vorplatz des Südzentralbahnhofs zum nun durchgehenden Generalszug aus Bülowstraße, Hornstraße und Yorkstraße aufschloss. Im Erläuterungsbericht der Verfasser heißt es: „Zweck derselben [der großen Straße] ist: die Entlastung der Potsdamer Straße, der direkte Anschluß bisher vernachlässigter Stadtteile von Schöneberg an die Innenstadt, die Parkverbindung des Tiergartens mit dem Tempelhofer Feld, der unmittelbare Anschluß und die wirtschaftliche und ästhetische Wertsteigerung der gewonnenen Bahnhofsflächen, der Zugang zum Zentralbahnhof Südwest und die Ausgestaltung als Pracht- und Einzugsstraße vom künftig größten Bahnhof Berlins zum Brandenburger Tor und zu den Linden.“³¹ Dem vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz kam in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu. Je nach Bewegungsrichtung würde er den Auftakt oder den Abschluss der neuen Prachtstraße ausbilden und als städtebauliches Gelenk auf die vorhandenen Straßenzüge vermitteln – im Besonderen auf die Leipziger Straße und die Königgrätzer Straße (heute: Stresemannstraße).

Aufgrund der Einbettung in einen größeren städtebaulichen Zusammenhang, existieren keine Planzeichnungen, die sich explizit auf den Potsdamer und Leipziger Platz beziehen. Die grundrissliche Konfiguration ist jedoch aus mehreren weitergefassten Lageplänen ersichtlich, am detailliertesten aus der im Erläuterungsbericht gezeigten Abbildung *Umgestaltung des Potsdamer Viertels*.³² Der beabsichtigte Aufriss der umgestalteten Doppelplatzanlage ist zum einen im großen Schaubild *Neu-Berlin am Südcentralbahnhof* dargestellt sowie in der vielfach publizierte Zeichnung *Vereinigte Potsdamer und Leipzigerplatz*, welche die Ansicht aus der Perspektive der Leipziger Straße zeigt.³³

2.1.1 Entwurfsbeschreibung

Wie wortwörtlich ausgedrückt, besteht das Kernelement des Entwurfes in der Vereinigung des Potsdamer und des Leipziger Platzes. Dies geschieht zuvorderst durch das Aufbrechen der oktogonalen Grundrissfigur des Leipziger Platzes. Unter Niederlegung der Bebauung an den westlichen Flanken werden die Baufluchten der nördlichen und der südlichen Platzfront bis an die Königgrätzer Straße verlängert, sodass sich der vormals geschlossen wirkende Platz in voller

³¹ *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt IV., S. 49

³² Vgl. ebd., S. 25

³³ Vgl. ebd. S. 51; Architekturmuseum TU Berlin: Inv. Nr. 8008, 15686

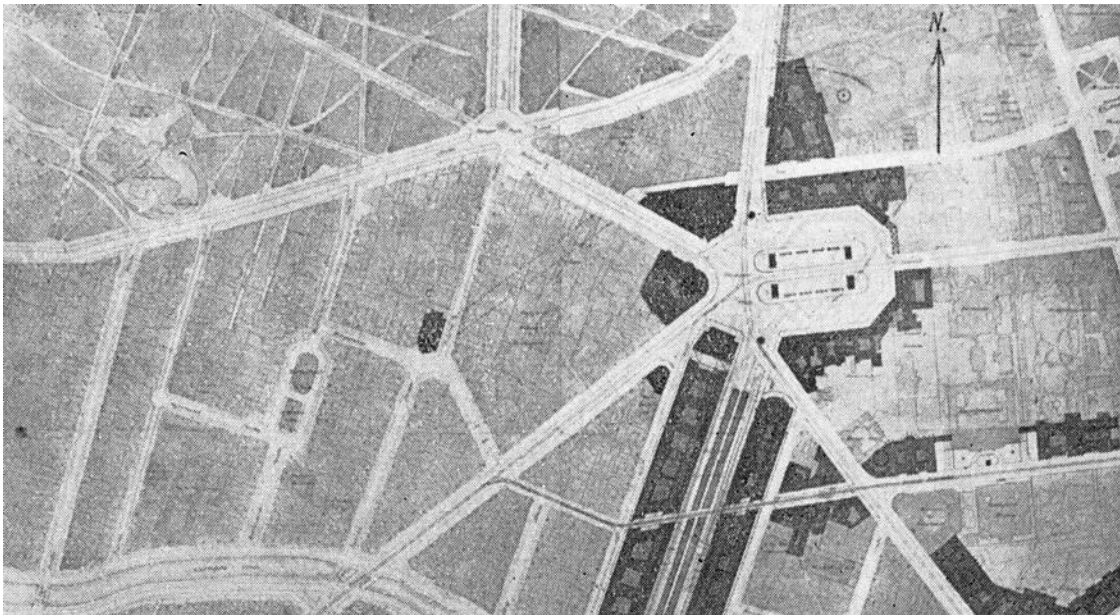


Abb 5: Ausschnitt aus der Abbildung *Umgestaltung des Potsdamer Viertels*



Abb 6: Ausschnitt aus dem Schaubild *Neu-Berlin am Südcentralbahnhof*



Abb. 7: Schaubild *Vereinigter Potsdamer und Leipzigerplatz*

Breite nach Westen öffnet und in die Fläche des Potsdamer Platzes übergeht. Dessen formal unbestimmte, lediglich durch die einmündenden Straßen herausgebildete Geometrie wiederum ist durch angepasste Baulinien so geordnet, dass sie die neue Platzfigur in Vermittlung auf den geöffneten Leipziger Platz vollendet. Es entsteht gewissermaßen ein gestrecktes Achteck, annähernd symmetrisch entlang der Ost-West-Achse und nunmehr mit eindeutiger Längsorientierung.

Die zweite wesentliche Ebene der Vereinigung von Potsdamer und Leipziger Platz stellt die architektonische Neufassung der raumbildenden Bebauung dar. Hier sieht der Entwurf eine durch Überformung respektive Neubau vereinheitlichte Umbauung vor, die im gemäßigt-traditionalistischen Duktus der Architektur von Bruno Schmitz gehalten ist. Die Fronten des geöffneten Leipziger Platzes sind dabei im Besonderen als gestalterische Einheit aufgefasst, mit parzellenübergreifendem Fassadenaufriß, durchgehender Arkadenstellung im Sockel sowie umlaufender Trauf- und Dachausbildung. Lediglich die Ecken zur Königgrätzer Straße sind baulich leicht überhöht und akzentuiert. Dieser Platzwand steht auf der Seite des Potsdamer Platzes, den einmündenden Straßen geschuldet, eine eher blockhafte Ausbildung der Bausegmente gegenüber, die auch deutlich über die bis dato existente Traufhöhe hinaus geht und dennoch auf eine einheitliche Gesamtwirkung abstellt. So sind auf den beiden Baufeldern zwischen Königgrätzer Straße und Bellevue Straße im Norden sowie zwischen Potsdamer Straße und Königgrätzer Straße im Süden zwei identische Kopfbauten vorgesehen, mit Portiken an den Stirnseiten zum Platz und durch gestaffelte Turmaufsätze auf etwa acht Geschosse erhöht.³⁴ Die Kopfbauten wiederum flankieren den zentralen Baublock zwischen Bellevue Straße und Potsdamer Straße, an dessen Spitze ein circa 16-geschossiges Hochhaus mit kreisrundem Turm gesetzt ist. Es bildet einen manifesten architektonischen Akzent aus, der als *Point de vue* die Ost-West-Ausrichtung der neuen Platzanlage unterstreicht und sie silhouettenwirksam im Stadtgefüge verortet.

Schließlich beinhaltet der Entwurf auch eine Neugestaltung der Platzfläche. So sind im Innenbereich des geöffneten Achtecks, anstelle der baumbestandenen Grünflächen und unter deutlicher Aufweitung der äußeren Fahrbahnen, zwei schmale Mittelinseln angelegt. Sie binden am westlichen Ende die Schinkelschen Torhäuser ein, die auf der östlichen Seite durch neue Pavillons gleicher Art gedoppelt werden. Die Längsorientierung der spiegelsymmetrischen Anlage wird dabei durch beidseitige, mit figürlichem Schmuck versehenen Balustraden betont. Eine Diskrepanz in den Darstellungen besteht darin, dass im entsprechenden Ausschnitt des

³⁴ Die beiden genannten Schaubilder zeigen hier unterschiedliche Ausbildungen der Staffelgeschosse bzw. des Daches. Während im großmaßstäblichen Schaubild *Neu-Berlin am Südbahnhof* oberhalb der Trauflinie eine Art Zikkurat ausgebildet wird, sind die Staffelgeschosse in der Perspektivzeichnung vom vereinigten Platz mit einem Zeltdach kombiniert.

Schaubildes *Neu-Berlin am Südcentralbahnhof* sowohl den neuen Pavillons als auch den bestehenden Torhäusern Schinkels jeweils große Plastiken aufgesetzt sind, während letztere auf der Zeichnung *Vereinigter Potsdamer und Leipzigerplatz* unberührt bleiben und diese lediglich Pferdeplastiken auf den neuen Pavillons zeigt. Im Randbereich des vormaligen Potsdamer Platzes führt der Entwurf zudem zwei hohe Säulen mit Standbildern ein. Durch ihre Positionierung und Ausbildung vermitteln sie – auch hinsichtlich der Höhenstaffelung – zwischen der geöffneten Platzwand des Leipziger Platzes und den Kopfbauten am Potsdamer Platz und stärken die symmetrische Wirkung der Anlage in der Ansicht von Osten.

2.1.2 Diskutierte praktische Aspekte und ihr Einfluss auf den Entwurf

Seit der 1865 beschlossenen Niederlegung der Akzisemauer hatten der Potsdamer und der Leipziger Platz sowie das räumliche Umfeld einen tiefgreifenden Wandel erfahren.³⁵ Aus einer vormaligen Randlage an der Stadtgrenze war bis zur Jahrhundertwende ein zentraler und prosperierender Ort der zusammengewachsenen Großstadt geworden, eine stadträumliche wie infrastrukturelle Nahtstelle zwischen der zum Geschäftszentrum avancierten Friedrichstadt und den neuen Stadtquartieren südwestlich des alten Kerns von Berlin. Die im Kontext der Akzisemauer entstandene Bündelung wichtiger Verkehrswege am ehemaligen Potsdamer Tor hatte diesen Prozess maßgeblich begünstigt. Hinzu kam der 1868-72 erbaute Potsdamer Bahnhof, der über die Wanneseebahn seit 1874 auch die südwestlichen Vororte schnell und komfortabel mit dem Geschäftszentrum der Innenstadt verband, was die Bedeutung des Potsdamer Platzes als hochfrequentierter Verkehrsknotenpunkt sowie die bauliche Entwicklung des stadträumlichen Umfeldes zusätzlich beförderte. Gleichzeitig wurde die ihrer ursprünglichen Notwendigkeit enthobene Engstelle im Übergang vom Potsdamer zum Leipziger Platz angesichts der rasant angewachsenen Verkehrsströme mehr und mehr als Hindernis bzw. als verbesserungsbedürftig wahrgenommen – nicht zuletzt, da neben Fußgängern und Fuhrwerken auch neue Verkehrsmittel wie die gerade elektrifizierte Straßenbahn oder Omnibus-Linien Raum beanspruchten.³⁶

Vor diesem Hintergrund gab es seit der Jahrhundertwende verschiedene Maßnahmen und Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation. Bereits im Jahr 1898 nahm der Magistrat eine Umgestaltung des Potsdamer Platzes nach Entwurf von Baurat Albert Gottheiner vor, bei der der kreisrunde Mittelperron entfernt und die Führung der Straßenbahntrassen angepasst wurde. Die *Vereinigung Berliner Architekten* diskutierte angesichts der weiterhin „außerordentlichen

³⁵ Bezieht man sich auf die bauliche Umfassung als konstituierenden Aspekt, so hat sich der Potsdamer Platz überhaupt erst ab den 1860er Jahren als Platz herausgebildet.

³⁶ Vgl. u.a. Zur Geschichte des Potsdamer Platzes in Berlin und seiner Umgestaltungen. in: *Deutsche Bauzeitung*, 32. Jg., 1898, Nr. 33, S. 205 ff.; Vorschläge für eine Umgestaltung des Potsdamer Platzes in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 41. Jg., 1907, Nr. 48, S. 339 ff.

*Schwierigkeit des hier zu lösenden Verkehrsproblems*³⁷ im April 1907 einen Vorschlag des Architekten Heimann zur Neuordnung der Verkehrsführungen, der die bauliche Verbindung der Torhäuser Schinkels und eine große Mittelinsel im Übergang der Plätze vorsah. Auch die Ausschreibung eines Wettbewerbes zur „*Gestaltung des Potsdamer Platzes nach verkehrstechnischen und künstlerischen Rücksichten*“³⁸ wurde von den Mitgliedern erwogen, jedoch zurückgestellt, um die Pläne der *Großen Berliner Straßenbahn* zur unterirdischen Führung ihrer Trassen abzuwarten.

Das ambitionierte Vorhaben der Straßenbahngesellschaft, die ebenfalls die unterirdische Querung des Pariser Platzes in Betracht zog (Vgl. Kap. 2.2), gehörte zu jenen Konzepten, welche die Verkehrsprobleme am Potsdamer und Leipziger Platz im Kontext einer Verkehrsverbesserung in der gesamten Innenstadt thematisierten. Es konnte jedoch nicht überzeugen, da mehrere Gutachter sowie die Fachpresse dem Projekt fachliche Mängel und, gemessen am enormen Aufwand, einen zu geringen Nutzen attestierten. Otto Blum hatte hierbei ein Gutachten im Auftrag des Berliner Magistrats verfasst.³⁹ Günstiger eingeschätzt wurden dagegen Ansätze, Verkehrsentlastungen mittels mehrerer Straßendurchbrüche zu erreichen, die vor allem neue Ost-West-Querungen der Innenstadt parallel zur Leipziger Straße ermöglichen würden. Der von Friedrich Krause, Stadtrat für Tiefbau, erarbeitete *Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin* sah diesbezüglich vor, im Norden die Voßstraße bis zur Margaretenstraße und Victoriastraße durchzulegen sowie im Süden die Prinz-Albrecht-Straße unter dem Potsdamer Bahnhof hindurch bis zur Eichhornstraße zu verlängern.⁴⁰ Selbiges verfolgte auch der Vorschlag des Regierungs-Baumeisters Johannes Hirte, der darüber hinaus einen überbauten Durchbruch vom Leipziger Platz zur Ecke Voßstraße und Königgrätzerstraße empfahl. Die Geschlossenheit des Platzes hätte dabei, in Ersatz der bestehenden Torhäuser, durch einen neuen Torbau in der Mitte der erweiterten Fahrbahnen gewahrt werden sollen.⁴¹

Die Frage der Verkehrsverbesserung war demnach der bestimmende praktische Aspekt in der städtebaulichen Auseinandersetzung mit der Doppelplatzanlage. Sie wurde stets im größeren Kontext der Innenstadt diskutiert, hier sah man jedoch einen gleichsam neuralgischen Punkt. Die Lösungsansätze bestanden hauptsächlich in der Entlastung durch Verteilung des Verkehrs auf neu

³⁷ Vorschläge für eine Umgestaltung des Potsdamer Platzes in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung* 41. Jg., 1907, Nr. 48, S. 340

³⁸ Ebd.

³⁹ Vgl. u.a. Fritz Eiselen: Die Tunnel-Entwürfe der Großen Berliner Straßenbahn und die Frage der Entlastung der Leipziger Straße. in: *Deutsche Bauzeitung*, 42. Jg., 1908, Nr. 18, S. 110 ff.

⁴⁰ Vgl. Friedrich Krause: *Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin*, Berlin 1908

⁴¹ Vgl. Bericht über den Vortrag „Die Entlastung des Potsdamer Platzes“ von Johannes Hirte, gehalten am 13.12.1907 beim Architekten-Verein zu Berlin, in: *Deutsche Bauzeitung*, 42. Jg., 1908, Nr. 16, S. 98

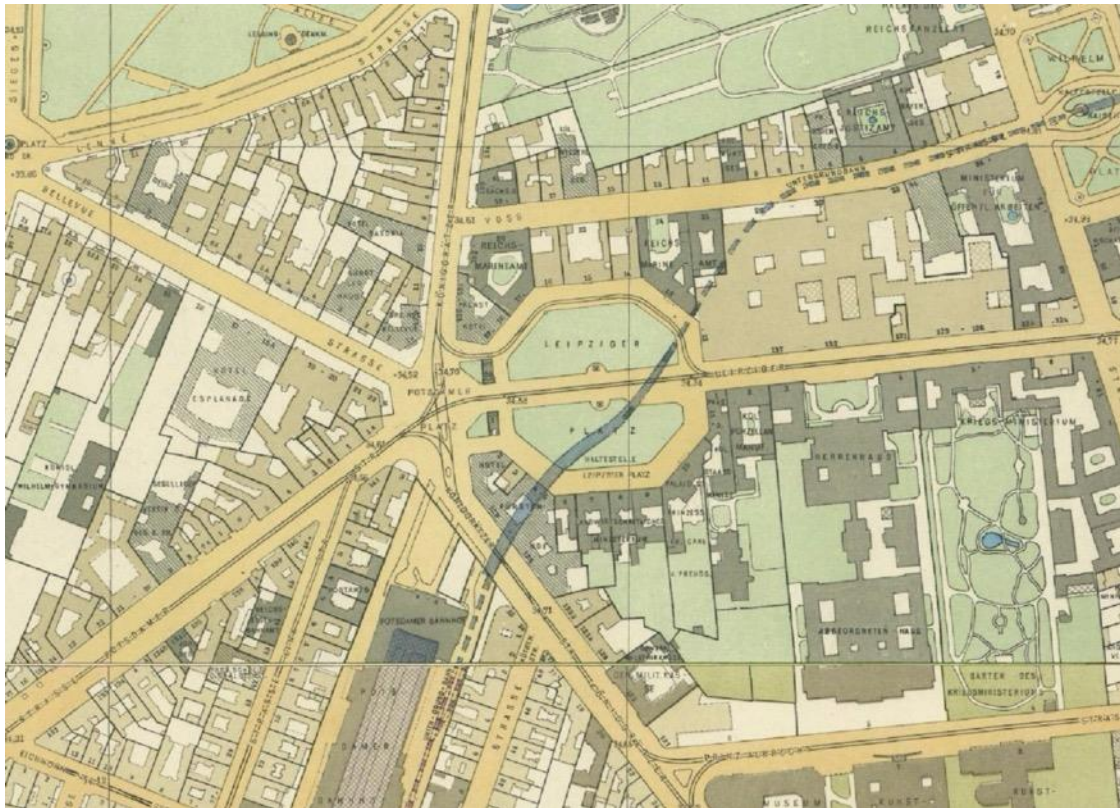


Abb. 08: Die städtebauliche Situation am Potsdamer und Leipziger Platz um 1910, Ausschnitt aus dem Planwerk von Julius Straube

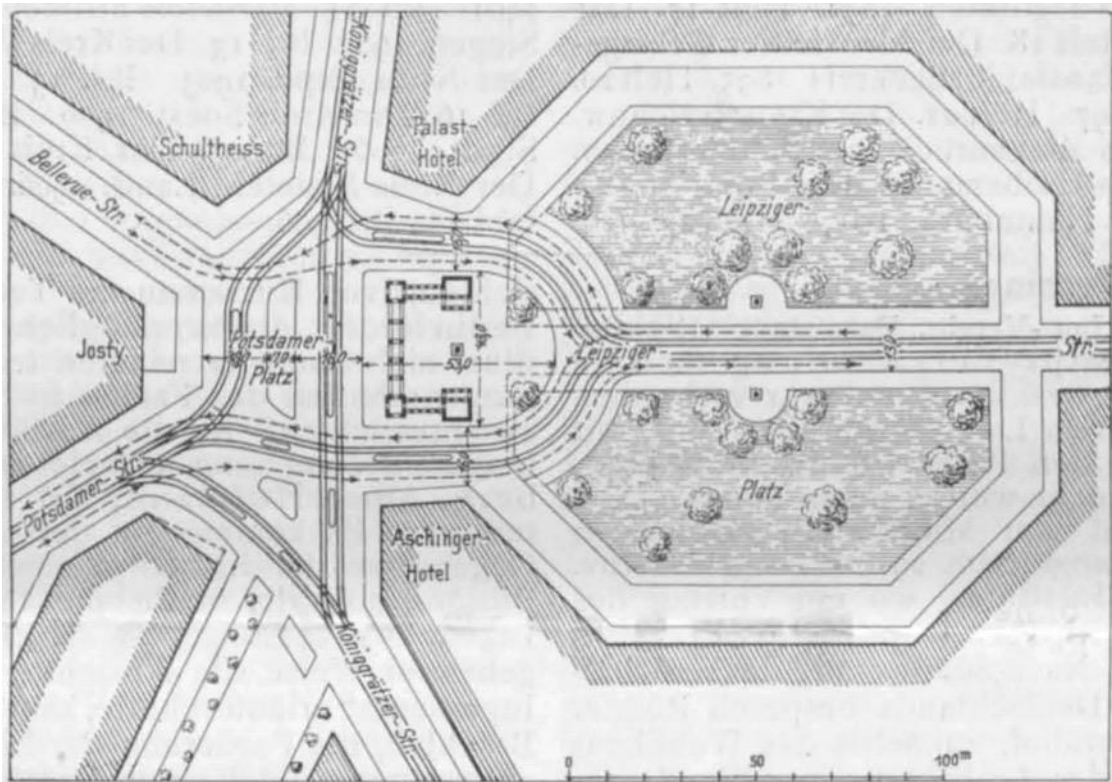


Abb. 09: Vorschlag des Architekten Heimann zur Neuordnung der Verkehrsführung und Ausbildung einer Mittelinsel mit neuem Torbau, 1907

zu schaffende Straßenverbindungen sowie in der Erhöhung der Durchlässigkeit durch Anpassung der Verkehrsführung zwischen Potsdamer Platz und Leipziger Platz. Die einzige bis zum Zeitpunkt des Wettbewerbs Groß-Berlin realisierte Verbesserung blieb allerdings der 1908 fertiggestellte Streckenabschnitt Spittelmarkt – Potsdamer Platz der Untergrund-Bahn (heute: Linie U2) sowie dessen Anschluss an die Haupttrasse zwischen Warschauer Brücke und Bismarckstraße.

Die im 19. Jahrhundert vollzogene Wandlung der Friedrichstadt und der Dorotheenstadt zum Geschäftszentrum (Groß-)Berlins evozierte über die Verkehrsfrage hinaus einen weiteren Aspekt des städtebaulichen Diskurses zur Innenstadt, der maßgeblich auf die Genese des Entwurfs eingewirkt haben dürfte. Denn mit der verstärkten Ansiedlung und ökonomischen Prosperität von Handelsgesellschaften, Banken, Verlagen und Warenhäusern war nicht nur ein rascher Austausch der Bausubstanz einhergegangen, sondern jeweils auch ein Maßstabssprung zwischen den Baugenerationen. Entgegen der ursprünglich kleinteiligen Parzellenstruktur entstanden auf zusammengefassten Grundstücken immer größere Neubauten bzw. Baukomplexe, wobei im Besonderen seit der Jahrhundertwende das Bestreben deutlich wurde, die geltenden Vorgaben zur maximalen Bauhöhe und Geschossigkeit auszudehnen.⁴² Die Nutzungsstruktur führte somit ebenfalls zur Frage der Weiterentwicklung und Regulation der Bebauungsstruktur in der Innenstadt – für die man, wohl als Verweis auf die dezidiert neue Qualität, nun vielfach den aus dem anglo-amerikanischen Sprachraum übernommenen Begriff *City* verwendete.

2.1.3 Aspekte der Verfasser zur Formenfindung und -begründung

Die Hauptquelle zur Formfindung und Formbegründung der Verfasser ist der Erläuterungsbericht zum Wettbewerbsbeitrag *Wo ein Wille, da ein Weg*, der zusammen mit denen der anderen preisgekrönten Arbeiten 1911 veröffentlicht wurde.⁴³ Sowohl die konzeptionellen Ansätze als auch die Planungsvorschläge werden hier ausführlich und zum Teil sehr detailliert argumentiert und dargestellt – was im Besonderen die Verkehrsplanung betrifft, die mit Abstand den größten Anteil einnimmt. Zu den von Bruno Schmitz eingebrachten städtebaulichen wie architektonischen Gestaltfassungen bleibt der Erläuterungsbericht allerdings knapp und grundsätzlich.⁴⁴ So heißt es

⁴² Vgl. Wolfgang Schäche: Die Friedrichstadt in Berlin-Mitte. Geschichte, Bestand, Planung, in: *Architektur in Berlin. Jahrbuch 1993/94*, hrsgg. von der Architektenkammer Berlin, Hamburg 1994, S. 62 ff.; Wolfgang Schäche: Die Dorotheenstadt. Zu Geschichte und Bestand, in: *Architektur in Berlin. Jahrbuch 1995*, hrsgg. von der Architektenkammer Berlin, Hamburg 1995, S. 44 ff.

⁴³ Vgl. *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt IV.

⁴⁴ Der in Wir-Form abgefasste Erläuterungsbericht differenziert nicht nach Verfassern einzelner Abschnitte. Es darf jedoch angenommen werden, dass Otto Blum die Verkehrsthemen und Bruno Schmitz federführend die Hochbauthemen verantwortete.

am Ende des einleitenden Textabschnittes zum Beispiel: *„Das Ästhetische, das Monumentale wie das Architektonische dagegen bedürfen einer eingehenden Begründung und Erläuterung nicht. Denn die Kunst hört auf, Kunst zu sein, wenn sie erklärt werden muß. Die Kunst muß aus den Plänen und aus den Schaubildern für sich selbst sprechen.“*⁴⁵ Da es sich um den Bestandteil eines größeren Entwurfszusammenhangs handelte, kommen zudem nur wenige explizit auf die vorgeschlagene Neufassung der Doppelplatzanlage bezogene Aussagen vor. Insofern sind die zur Formenfindung und -begründung relevanten Aspekte auch im Kontext der Ausführungen zum übergeordneten Entwurf *Neu-Berlin am Südcentralbahnhof* sowie der Wettbewerbsarbeit insgesamt zu suchen und in die Analyse miteinzubeziehen.

Laut Erläuterungsbericht war die Neuordnung des Schienen- und Straßenverkehrs der übergeordnete Ausgangspunkt für die den Potsdamer und den Leipziger Platz einschließende städtebauliche Konfiguration. So beseitige der neue Südcentralbahnhof, eingedenk unterirdisch geführter Vorortbahn und Nord-Süd-Verbindung, den *„Kardinalfehler der Innenstadt, d. i. die Trennung durch die hineingeschobenen Bahnhofskeile“*,⁴⁶ und eröffne die Möglichkeit zur baulichen, räumlichen sowie verkehrlichen Verknüpfung der Stadtquartiere. Hinsichtlich des Straßenverkehrs, den es insgesamt zu dezentralisieren gelte, bezogen sich die Verfasser explizit auf die von Friedrich Krause vorgelegte Planung, aus der etwa die Durchlegungen der Voßstraße und der Prinz-Albrecht-Straße für das eigene Projekt übernommen wurden.⁴⁷ Auch die dort vorgeschlagene Teilverlagerung von Straßenbahnlinien in die neuen Ost-West-Querungen wäre demnach problemlos zu integrieren, wodurch der Potsdamer Platz insgesamt soweit entlastet würde, *„daß dieses Schmerzenskind Berlins verkehrstechnisch künftig kein Schmerzenskind mehr sein wird“*.⁴⁸ Spezifische Aussagen zur Verkehrsführung bzw. Verkehrsverbesserung am vereinigten Doppelplatz finden sich in der Erläuterung hingegen nicht, ebenso wenig zu einem konkreten Zusammenhang zwischen Verkehrsaspekten, der städtebaulichen Figur und ihrer architektonischen Form.

Dieser Zusammenhang kommt mit Blick auf einen anderen Aspekt deutlicher zum Ausdruck. An mehreren Stellen des Erläuterungsberichts wird dafür plädiert, durch höhere Gebäude eine größere bauliche Ausnutzung der Grundstücke im Innenstadtbereich anzustreben als bislang baupolizeilich zugelassen. Mit Verweis auf die Notwendigkeit einer systematischen Neuordnung der unterschiedlichen Bauklassen für Groß-Berlin sowie die aktuellen Beschränkungen in bereits verdichteten Stadtbereichen mit hohen Grundstückswerten heißt es etwa: *„Gegenteilig möchten*

⁴⁵ *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt IV., S. 4

⁴⁶ Ebd., S. 23

⁴⁷ Vgl. ebd., S. 9, 47 ff.

⁴⁸ Ebd., S. 50

wir sogar vorschlagen, in den sogenannten Geschäftsvierteln für Geschäftshäuser, welche keine Wohnungen enthalten, an breiten Straßen und Plätzen eine größere Gebäudehöhe, etwa bis zu 30 m, zuzulassen, so daß sich dort Geschäftshäuser mit sieben bis acht nutzbaren Geschossen errichten lassen.“⁴⁹ Konkret auf den Kopfbau des zu errichtenden Südzentralbahnhofs bezogen, ist zu lesen, dieser sei „als ein großes Verwaltungsgebäude aufzuführen, dessen Höhe und Geschößzahl über das bisherige polizeilich vorgeschriebene Höchstmaß hinausgehen müßte, weil dieses Höchstmaß den geänderten wirtschaftlichen Verhältnissen der City einer Weltstadt nicht mehr entspricht“.⁵⁰ Und hinsichtlich des verbindenden Raumzuges zum Potsdamer / Leipziger Platz: „Der private Unternehmergeist wird das Gelände, vor allem an der großen Straße entlang, zu vornehmen Kaufgeschäften, kaufmännischen Bureaus, Bankgeschäften und dergleichen, in der Nähe des Zentralbahnhofs besonders zu Gasthöfen ausnutzen, und es ist hier eine größere Bauhöhe zuzulassen, als bisher in Berlin üblich. Das verlangt nicht nur der hohe Bodenwert, sondern auch an vielen Stellen die Architektur und Raumwirkung.“⁵¹ Obgleich auch hier keine explizit auf die Doppelplatzanlage bezogene Aussage vorliegt, darf angenommen werden, dass die Einlassungen zur baulichen Dichte und Bauhöhe sowie zur Nutzungsstruktur ebenso dem Entwurf zum vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz unterlagen. In dem auf das Hochhaus am Platz fokussierten Schaubild wird gerade auch dieser Hinweis auf Architektur und Raumwirkung artikuliert, wonach die bedeutsame Achse der Leipziger Straße einen großartigen Abschluss erhalten müsse.

Hier klingt schließlich ein dritter wichtiger Aspekt an, der im Erläuterungsbericht an verschiedenen Stellen in ähnlicher Weise zum Ausdruck gebracht wird. Er bezieht sich auf den baukünstlerischen respektive ästhetischen Wert der Planung. Wie bereits erwähnt, bleiben die Ausführungen diesbezüglich jedoch durchgängig eher knapp und grundsätzlich, ohne – wie etwa beim Thema Verkehr – eine differenzierte Ableitung von den Defiziten zur Lösung darzulegen und ohne detaillierte Beschreibung der gewählten formalen Mittel im Entwurf. So heißt es im Abschnitt, der sich auf den Potsdamer Platz bezieht: „Mit der Ordnung der Verkehrsverhältnisse ist die Aufgabe aber nicht erschöpft; auch die Schönheit muß zu ihrem Recht kommen. Die Hauptpunkte, die hierbei zu beachten sind, sind folgende: der Potsdamer Platz, der jetzt nur ein Tohuwabohu von Straßen ist, der jetzt überhaupt kein Platz ist, weil er nicht von Wandungen, sondern von Löchern eingefaßt wird, muß ein wirklicher monumentaler Platz werden (und zwar in Verbindung mit dem jetzt verloren daneben liegenden Leipziger Platz); die Leipziger Straße, eine der bedeutungsvollsten Achsen Berlins, muß einen großartigen Abschluss erhalten (dort, wo jetzt Josty mit den üblen Lichtreklamen das Auge beleidigt); die große, freie, grüne Nord-Süd-

⁴⁹ Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin 1911, Abschnitt IV., S. 7

⁵⁰ Ebd., S. 26

⁵¹ Ebd., S. 51

Achse Jungfernheide-Tiergarten-Tempelhofer Feld, zugleich die Prachteinzugsstraße vom Zentralbahnhof zum Brandenburger Tor, muß würdig über den Platz hinübergeführt werden. Diesen Aufgaben gerecht zu werden, ist der Potsdamer und Leipziger Platz zu einer einheitlichen Platzanlage zusammengefaßt, für die die Perspektive für sich selbst reden möge.“⁵²

Dies ist der Textabschnitt, der im engsten Sinn auf den vereinigten Doppelplatz bezogen ist und am ehesten auf dessen formale Ausbildung eingeht. Er kann in seinen Aussagen durch weitere Passagen ergänzt werden, die andere Entwurfssequenzen oder den baukünstlerischen Ansatz insgesamt betreffen, wobei sich die inhaltlichen Motive sowie die verwendeten Begriffe weitestgehend wiederholen. Zur entworfenen *Prachtstraße* zwischen Potsdamer Platz und Südzentralbahnhof beispielsweise heißt es, deren Bedeutung und Aufgabe „*kann nur ein wirklich monumentaler, großzügiger Straßenzug gerecht werden mit einer strengen, wuchtigen Raumdisposition; das gerade Regelmäßige muß hier herrschen; die kleinen Mittelchen von Kurven, Knicken, Konkaven, mit denen die Stadtbaukunst an weniger bedeutenden Stellen schöne Erfolge erzielt, sind hier a limine zurückzuweisen*“.⁵³ Und an anderer Stelle steht, „*daß die Straße ihren eigenartigen Zwecken entsprechend zwischen Potsdamer Platz und dem neuen Zentralbahnhof in erster Linie nach monumentalen, von dort an nach Süden, aber mehr nach verkehrstechnischen Rücksichten zu entwerfen ist*“.⁵⁴ Von noch grundsätzlicherem Charakter sind Aussagen wie etwa im einleitenden Kapitel des Erläuterungsberichts, wonach der Potsdamer Platz einer der Punkte im Stadtgefüge sei, die „*einer großzügigen Monumentalität bedürfen*“;⁵⁵ oder wenn in einem späteren Abschnitt davon gesprochen wird, durch die vorgeschlagenen Maßnahmen im Stadtinneren könne „*Berlin eine künstlerische Physiognomie erhalten, die es ohne weiteres den schönsten Städten der Welt an die Seite stellt*“.⁵⁶

Auf die Schaubilder verweisend, werden somit zwar nicht formale Mittel im Einzelnen erläutert. Sehr deutlich jedoch formuliert der Erläuterungsbericht den formalen Anspruch des Beitrags sowie die formale Charakteristik der entworfenen Sequenzen. Die Durchgängigkeit der dabei verwendeten inhaltlichen Motive sprechen sowohl für die grundsätzliche Relevanz der formal-ästhetischen Aspekte als auch dafür, dass sämtliche diesbezüglichen Aussagen prinzipiell auch auf die Formenfindung für den Entwurf des vereinigten Potsdamer und Leipziger Platzes bezogen werden können.

⁵² *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt IV., S. 50

⁵³ Ebd., S. 50

⁵⁴ Ebd., S. 8

⁵⁵ Ebd., S. 4

⁵⁶ Ebd., S. 48

2.1.4 Formentradition und Formenideal des Entwurfs

Zur Analyse der von Bruno Schmitz entworfenen Gestaltfassung sind also primär die wiederkehrenden inhaltlichen Motive zu betrachten, die im Erläuterungsbericht zur Beschreibung und Begründung ästhetischer Aspekte verwandt wurden. Obgleich die verschiedenen Passagen im Wortlaut variieren – und sich auch auf die anderen Entwürfe zum Innenstadtbereich beziehen – lassen sich diese zentralen Motive auf die Begriffe *Ordnung*, *Monumentalität* und *Schönheit* zurückführen. Sie können gleichsam als Kern der Formenargumentation gesehen werden und als Bezugspunkte in der Annäherung an das Formenideal dienen, das dem Entwurf von Bruno Schmitz für den vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz unterliegt. Die dazugehörigen Planzeichnungen und Schaubilder zeigen den Übertrag dieser zentralen Motive in entworfene Formen. Sowohl auf konzeptioneller als auch auf ästhetischer Ebene sind dabei Ähnlichkeiten zu anderen prominenten Einlassungen des Städtebaus um 1910 festzustellen.

Mit dem erstgenannten Begriff verbindet sich jenes auch von Schmitz bemühte Leitmotiv, wonach die zahlreichen städtebaulichen und architektonischen Defizite (Groß-)Berlins maßgeblich der größtenteils ungeordneten Entwicklung der Stadttagglomeration im Verlauf des 19. Jahrhunderts geschuldet seien. Hierin aufgehoben ist etwa die Kritik am Nebeneinander verschiedener und zudem unzureichend ausformulierter kommunaler Bebauungspläne und Bauordnungen, wodurch die bauliche Ausbildung der Stadt weitgehend dem freien Wirken der vielfältigen Bauspekulation überlassen bliebe, oder an der Fragmentierung des wachsenden Stadtkörpers durch die Trassen der unabhängig voneinander agierenden Bahngesellschaften. Von der Beseitigung der städtebaulichen Barrieren am und um den Potsdamer Platz bis hin zur großmaßstäblichen Gliederung des urbanisierten Raums in definierte Bauzonen mit unterschiedlichen Bauklassen bzw. freizuhaltende Grünräume, spricht aus diesem Motiv der Ruf nach Ordnung. Angesichts des bereits vollzogenen sowie des noch zu erwartenden Wachstums brauche es einen übergeordneten Grundplan zur Bebauung von Groß-Berlin, wie er im eigenen Beitrag *Wo ein Wille, da ein Weg* formuliert sei. Dessen vorrangiges Ziel bestehe daher „in der Festlegung der großen Haupttrichtungen für den Verkehr; in der planmäßigen Durchdringung des Ganzen mit den großen Motiven, die die Schönheit einer Weltstadt ausmachen“.⁵⁷ Gegen das empfundene, aus dem Kleinteiligen erwachsene Chaos wird die ordnende Kraft des einheitlichen, des großzügigen Plans gesetzt. Dessen gleichsam kultische Überhöhung kommt u.a. in einer auf das Beitragsmotto rekurrierenden, pathetischen Formulierung an anderer Stelle zum Ausdruck, wo es heißt: „Auf den einheitlichen, mächtigen Willen eines modernen Lynkeus kommt es an, welcher

⁵⁷ Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin 1911, Abschnitt IV., S. 3

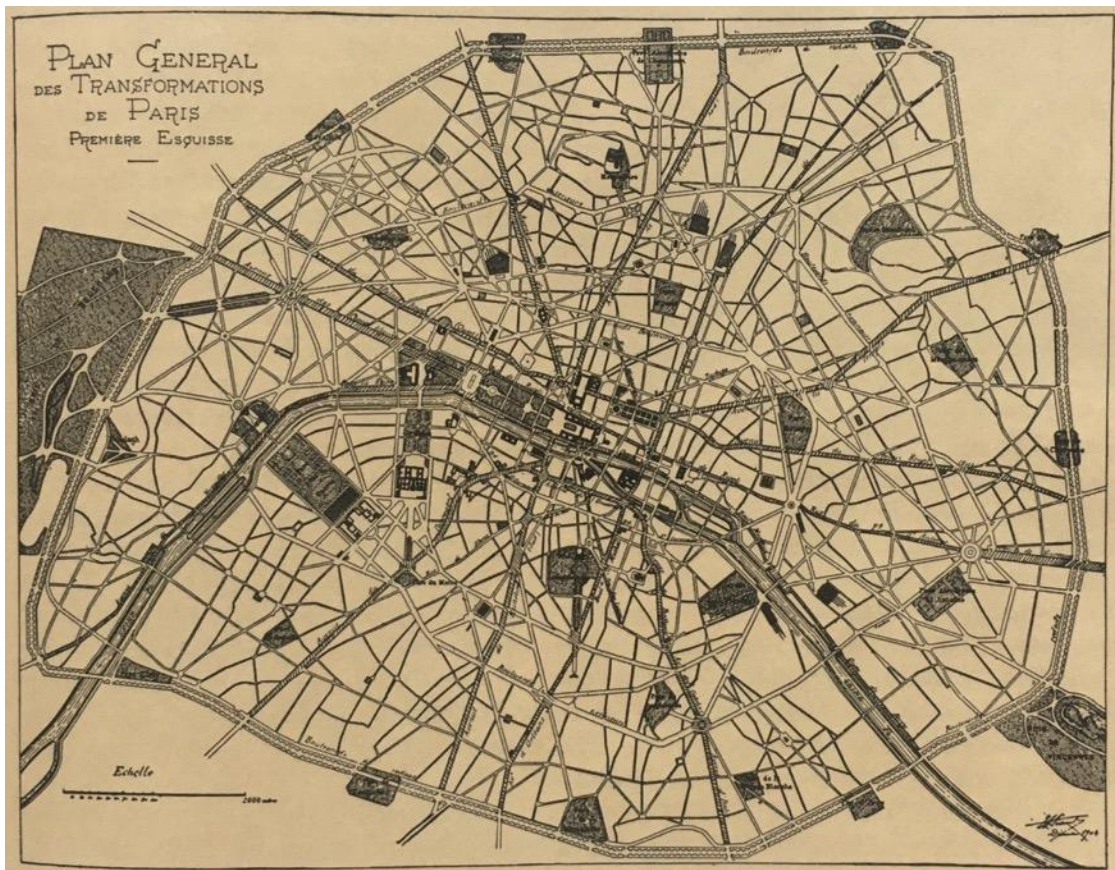


Abb. 10: Eugène Hénard, Erweiterungsplan für Paris, 1904

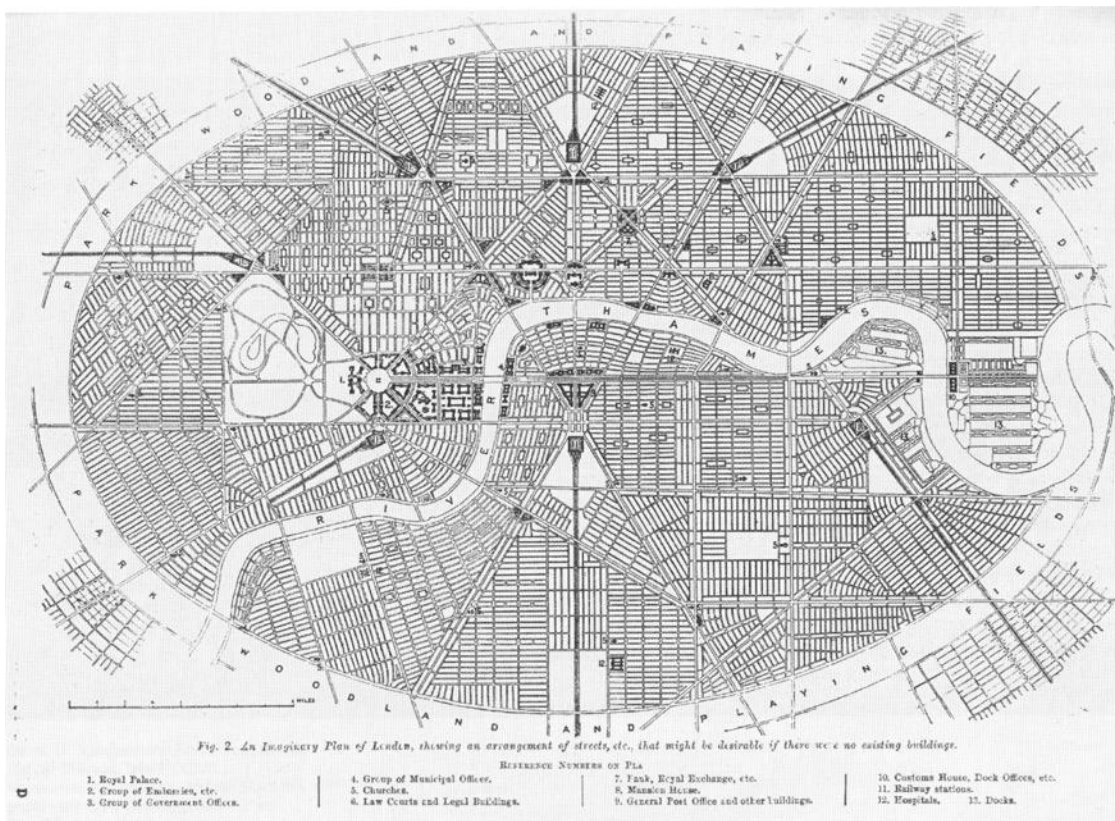


Abb. 11: Paul Waterhouse, Idealplan von London, 1907

von hoher Warte weitschauend und nahblickend die Bedürfnisse und Unternehmungen jetziger und ferner Zeiten erkennt, ordnet und leitet.“⁵⁸

Sowohl die vom Wettbewerb gestellte Aufgabe als auch die von Bruno Schmitz mit Otto Blum und Havestadt & Contag angebotene Lösung reflektieren damit eines der bestimmenden Themen im Städtebau dieser Zeit, das in der Forschung unter anderem anschaulich als „*Suche nach der Einheit im Großstadt-Chaos*“⁵⁹ oder „*Kult des großen Plans*“⁶⁰ bezeichnet ist. Auch in anderen prosperierenden Städten versuchte man, den bis dato vollzogenen sowie dem noch erwarteten Wachstum mit ordnenden *großen Plänen* zu begegnen. Als international bedeutende Beispiele wären hier etwa die Planungen von Eugène Hénard für Paris, von Paul Waterhouse für London oder von Daniel H. Burnham und Edward H. Bennett für Chicago zu nennen.

Paris galt insbesondere in West- und Mitteleuropa als Vorbild und Referenz für einen *geordneten* Städtebau. Der verbreiteten Wahrnehmung nach befand es sich diesbezüglich bereits auf einem ungleich höheren Niveau als beispielsweise Berlin. Gleichwohl gab es einen Diskurs darüber, wie der im 19. Jahrhundert geleistete Stadtbau vor dem Hintergrund nochmals veränderter Bedingungen und Aufgaben fortzusetzen sei. Eugène Hénard, seit 1882 in städtischen Diensten, legte bereits 1904 den *Plan General de la Nouvelle Grand Croisée de Paris* vor, der die Haussmann'schen Boulevards und Avenues um ein großes Straßenkreuz ergänzte.⁶¹ Dessen Achsen sollten als neue Hauptverkehrswege den gesamten Stadtkörper durchmessen, wobei die Nord-Süd-Trasse den Louvre und die Ost-West-Trasse das Palais Royal gequert hätte. 1909 und 1910 folgten zwei Stadterweiterungspläne. Während sich der erste auf den aufgelassenen Festungsgürtel und sein Vorfeld beschränkte, wo größtenteils Parkanlagen vorgesehen waren, vergrößerte der Plan von 1910 das Pariser Stadtgebiet auf das Zweieinhalbfache, was in etwa der Ausdehnung des im Wettbewerb Groß-Berlin bearbeiteten Gebiets entsprach. Zu seinen Kernelementen zählten ein System städtischer Grünanlagen, das nun auch den Bois de Boulogne im Westen und den Parc de Vincennes im Osten einbezog, sowie eine äußere Ringstraße mit Radialstraßen, die das Zentrum erschließen. Als Bestandteil eines inneren Straßenvierecks schlug Hénard hier zudem erneut die Durchwegung von Louvre und Palais Royal vor.⁶² Detaillierte

⁵⁸ *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt IV., S. 47

⁵⁹ Markus Tubbesing: Der Wettbewerb Groß-Berlin: Die Suche nach der Einheit im Großstadt-Chaos, in: *Stadtvisionen 1910 | 2010. Berlin Paris London Chicago, 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin*, hrsgg. von Harald Bodenschatz et al., Berlin 2010, S. 64

⁶⁰ Wolfgang Sonne: Kult des großen Plans, in: ebd., S. 108

⁶¹ Vgl. u.a. Joseph Stübben: Pariser Straßendurchbrüche. in: *Deutsche Bauzeitung*, 38. Jg., 1904, Nr. 96, S. 596 ff.

⁶² Vgl. Joseph Stübben: Von der Pariser Stadterweiterung. in: *Deutsche Bauzeitung*, 43. Jg., 1909, Nr. 71, S. 481 ff.; Eugène Hénard: Die Vorstädte von Paris und der neue Parkgürtel. in: *Der Städtebau*, 7. Jg., 1910, Heft 1, S. 4 ff.; Die Stadtmitte von Paris und die Knotenpunkte des Verkehrs. in: *Der Städtebau*, 7. Jg., 1910, Heft 10, S. 109 ff.

Überlegungen zu weiteren Straßendurchbrüchen oder dem Prinzip des *boulevard à redans*, einer gezahnten Blockrandbebauung, erweiterten die Einlassungen zu einem umfassenden Gesamtkonzept. Wie die projektierten Durchbrüche zweier Hauptverkehrsachsen durch den Louvre einerseits und das Palais Royal andererseits zeigen, rechtfertigte dies für Hénard auch Eingriffe in schon damals bedeutende Gebäudeanlagen. Die Kategorie der *großen Pläne* ist daher nicht nur auf ihren großräumlichen Maßstab sowie den zumeist umfassenden inhaltlichen Anspruch zu beziehen, sondern durchaus auch auf die Massivität der (geplanten) Intervention in das Bestehende.

Im Vergleich zu Paris stellte sich der Stadtkörper von London zu Beginn des 20. Jahrhunderts als beinahe chaotisches Geflecht kleinteilig ‚gewachsener‘ Bebauung dar. Für die Hauptstadt des zur Weltmacht aufgestiegenen British Empire hatte es bis dato keinen städtebaulichen Gesamtplan und nur vereinzelte Eingriffe zur Verkehrsverbesserung, Neuordnung und repräsentativen Aufwertung gegeben. Vor diesem Hintergrund stellte Paul Waterhouse, der als freier Architekt vor allem mit öffentlichen Bauten bekannt wurde, im Jahr 1907 bei der Architectural Association (AA) den bemerkenswerten *Imaginary Plan of London* zur Diskussion.⁶³ Die Stadt wurde hier in eine geometrisch geordnete Idealstruktur aus gleichmäßigen Blockrastern sowie orthogonalen und diagonalen Hauptstraßen übersetzt, wobei allein der Verlauf der Themse sowie die ungefähre Lage herausgehobener Bauten beibehalten sind. Letztere und die Bahnhöfe dienen als Fixpunkte der Hauptachsen und eingefügten Plätze, das klar konturierte Oval der Gesamtstadt ist von einem Parkring umfasst. Ohne Anspruch auf Verwirklichung, führte Waterhouse hier ein London vor, wie es, gesamtheitlich und auf der Basis des aktuellen Wissens und der aktuellen Bedürfnisse geplant, aussehen könnte. Der manifest heraustretende Ordnungsgedanke unterstreicht dabei dessen hohen Stellenwert als ein Leitmotiv des damaligen Städtebaus. Der Idealplan erscheint aber auch als Verweis auf die vermeintliche Diskrepanz zwischen der herausragenden Stellung Londons in der Welt und seiner existenten städtebaulichen Ausprägung. Als Vorschlag zur konkreten Verbesserung und Aufwertung präsentierte Paul Waterhouse zusammen mit dem *Imaginary Plan* einen zweiten Entwurf. In Ergänzung städtischer Planungen sah er unter anderem den Durchbruch eines ausgedehnten Straßenzugs in der nördlichen Innenstadt vor. Dieser zeigt sich nun jedoch nicht als stringente Gerade, sondern ist in leichten Kurven geführt und formuliert, unter Einbeziehung bestehender öffentlicher Gebäude, abwechslungsreiche Straßen- und Platzräume. Obschon er im direkten Vergleich fast bescheiden anmutet und formal einen anderen Ansatz verfolgt, ist allerdings auch dieser zweite Plan vom Gedanken der großen ordnenden Planung bestimmt. Nicht zuletzt wären die zur Umsetzung notwendigen Abriss- und Neubaumaßnahmen hier ebenfalls beträchtlich ausgefallen.

⁶³ Vgl. Laying out London. in: *The Builder*, 93. Jg., 1907, Nr. 3383, S. 639 ff.

Der gleichsam größte der drei hier beispielhaft angeführten *großen Pläne* war der unter Leitung von Daniel H. Burnham und Daniel H. Bennett erarbeitete, im Juli 1909 veröffentlichte *Plan of Chicago*.⁶⁴ Er war eine Reaktion auf das enorme, alle europäischen Dimensionen übertreffende Wachstum der Stadt, das sich bis dahin weitgehend unreguliert vollzogen und erhebliche Probleme mit sich gebracht hatte. Trotz vorausgegangener Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und der öffentlichen Gesundheit, galt Chicago als besonders chaotisch, schmutzig und zudem hässlich. Der im Auftrag des Commercial Club, eines örtlichen Verbandes von Geschäftsleuten, erarbeitete Plan war daher nicht nur ein ‚Verschönerungsprojekt‘, sondern ein umfassendes Konzept zur gesamtheitlichen Entwicklung des Großraums Chicago.⁶⁵ Die räumliche Ausdehnung, circa 100 Kilometer radial vom Stadtzentrum, betrug dabei ein Vielfaches des im Wettbewerb Groß-Berlin bearbeiteten Gebiets. Inhaltliche Schwerpunkte waren unter anderem die Verkehrsorganisation, das Parksystem und der Ausbau des Seeufers als weitläufiger öffentlicher Bereich sowie die planmäßige Durchbildung des städtebaulichen Erscheinungsbildes, eingedenk eines repräsentativen Stadtzentrums. Es handelte sich somit in jedweder Hinsicht um einen *großen Plan*, der als 164 Seiten starkes und auf 1.650 Exemplare limitiertes Buch publiziert wurde. Am meisten Aufmerksamkeit riefen gleichwohl die aufwendigen Illustrationen hervor, die das Ergebnis eindrucksvoll vorwegnahmen. Darüber hinaus offenbarten die verschiedenen Planzeichnungen und Schaubilder, dass die inhaltlich-konzeptionelle (Neu-)Ordnung auch hier mit geometrischer Ordnung einherging. Regelmäßigkeit, Axialität und Symmetrie erscheinen als formale Entsprechung eines Städtebaus, der das Ziel verfolgt, das vermeintliche Chaos zu bändigen und die weitere Entwicklung planvoll zu lenken.

So unterschiedlich die Ausgangssituation und die Rahmenbedingungen der jeweiligen Städte im Einzelnen waren, wird somit dennoch deutlich, dass das im Wettbewerbsbeitrag für Berlin festzustellende Leitmotiv der Ordnung übergreifend ein bestimmendes Thema im Städtebau dieser Zeit war. Dabei bezog es sich sowohl auf die intellektuelle als auch die formal-ästhetische Ebene und war eng mit dem Phänomen des inhaltlich wie räumlich weitgreifenden *großen Plans* verknüpft.

Das zweite Leitmotiv in der Formenargumentation von Bruno Schmitz leitet sich mittelbar aus dem Ordnungsgedanken – im Besonderen der *City*-Bildung – ab und verbindet sich mit dem Begriff *Monumentalität*. Hier ist das Bestreben aufgehoben, wonach das (alte) Stadtzentrum auch ästhetisch der neuen Qualität der rundherum gewachsenen Großstadt angepasst werden müsse;

⁶⁴ Vgl. *Plan of Chicago*, prepared under the direction of The Commercial Club by Daniel H. Burnham and Edward H. Bennett, edited by Charles Moore, Reprint der Ausgabe von 1909 mit einer Einführung von Kirsten Schaffer, New York 1993

⁶⁵ Soziale Aspekte und Maßnahmen nahmen im ursprünglichen Konzept größeren Raum ein, was jedoch nicht in die Veröffentlichung übernommen wurde. Vgl. Kirsten Schaffer: *Fabric of City Life. The social agenda in Burnham's draft of the Plan of Chicago*, in: ebd., S. [v] f.

beispielsweise indem ein neuer Maßstab eingeführt und eindrucksvolle Raumwirkungen geschaffen werden. In Berlin gäbe es, so die verbreitete Wahrnehmung, zwar durchaus Raumschöpfungen und Bauten höchster Qualität. Diese seien jedoch vornehmlich aus der Zeit als kurfürstliche und später königlich-preußische Residenz überkommen. Die inzwischen erreichte Stellung der Stadt, ihre Größe sowie ihre kulturelle, politische und ökonomische Bedeutung, käme im Zentrum allerdings noch nicht adäquat zum Ausdruck. Allein aufgrund ihrer Ausdehnung, brauche aber „die Großstadt heute mehr als je ein monumentales Zentrum, dessen ausgeprägter Charakter für das Bild maßgebend ist, das die Bürger und die Fremden von dem Wesen der Stadt im Herzen tragen sollen“,⁶⁶ wie etwa Werner Hegemann im Kapitel *Die Monumentalstadt* seiner Publikation *Der Städtebau* schrieb. Und Theodor Goecke, der die begleitende Vortragsreihe auf der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin eröffnete, führte dort aus: „Wie schon eingangs erwähnt, ist eine Rückwirkung des Ausbaus von Groß-Berlin auf den Berliner Kern eine naturnotwendige Folge. Zunächst wird sich diese unmittelbar in Straßendurchbrüchen und Straßenerweiterungen äußern, dann aber auch als gewissermaßen günstiges Gelegenheitsergebnis in der MONUMENTALEN ERFASSUNG UND DURCHBILDUNG [sic] dieser Notwendigkeiten.“⁶⁷

Im Falle Berlins war die Forderung nach adäquater baulicher Größe und Repräsentationskraft des Zentrums, wie bei anderen Hauptstädten auch, darüber hinaus durch die zeittypische patriotische, nationalistische bzw. imperialistische Aufladung von Städtebau konnotiert.⁶⁸ Otto Blum etwa formulierte in seinem Vortrag auf der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung bezüglich der Innenstadt: „Wenn die Umgestaltungen im Bereich des Lehrter und Potsdamer-Anhalter Bahnhofs ingenieur-technisch, verkehrspolitisch und künstlerisch die höchsten Leistungen erfordern, so kann hier andererseits ein Gesamtmonumentalwerk geschaffen werden, das in keiner Stadt der Welt seinesgleichen finden wird. An diesem Brennpunkt müssen sich alle schaffenden Kräfte vereinigen, ein gewaltiges Denkmal zu errichten für den Ruhm der deutschen Kaiserstadt. [...] Das wird dann auch wahre Weltstadtschönheit! Den Ruhm der preußischen Geschichte, die Schönheit der Haine und Wälder, der großen Städte der Kunst, das geschäftige Leben der Mitte, die großen Brennpunkte des Verkehrs einheitlichen erfassen und einheitlich beherrschen mit großen, monumentalen Achsen!“⁶⁹

⁶⁶ Werner Hegemann: *Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf*, Band 1, Berlin 1911, S. 114

⁶⁷ Theodor Goecke: Welche Erwartungen dürfen wir an das Ergebnis des Wettbewerbs ‚Gross-Berlin‘ knüpfen? Vortrag abgedruckt in: *Der Städtebau*, 8. Jg. 1911, Nr. 1-3, hier Nr. 2, S. 18

⁶⁸ Vgl. Wolfgang Sonne: *Hauptstadtplanungen 1900-1914. Die Repräsentation des Staates in der Stadt*, Dissertation an der Freien Universität Berlin, 2001, S. 127 ff.

⁶⁹ Otto Blum: Der Verkehr, die Grundlage des künftigen Groß-Berlin. Vortrag abgedruckt in: *Der Städtebau*, 8. Jg. 1911, Nr. 7, S. 76 f.

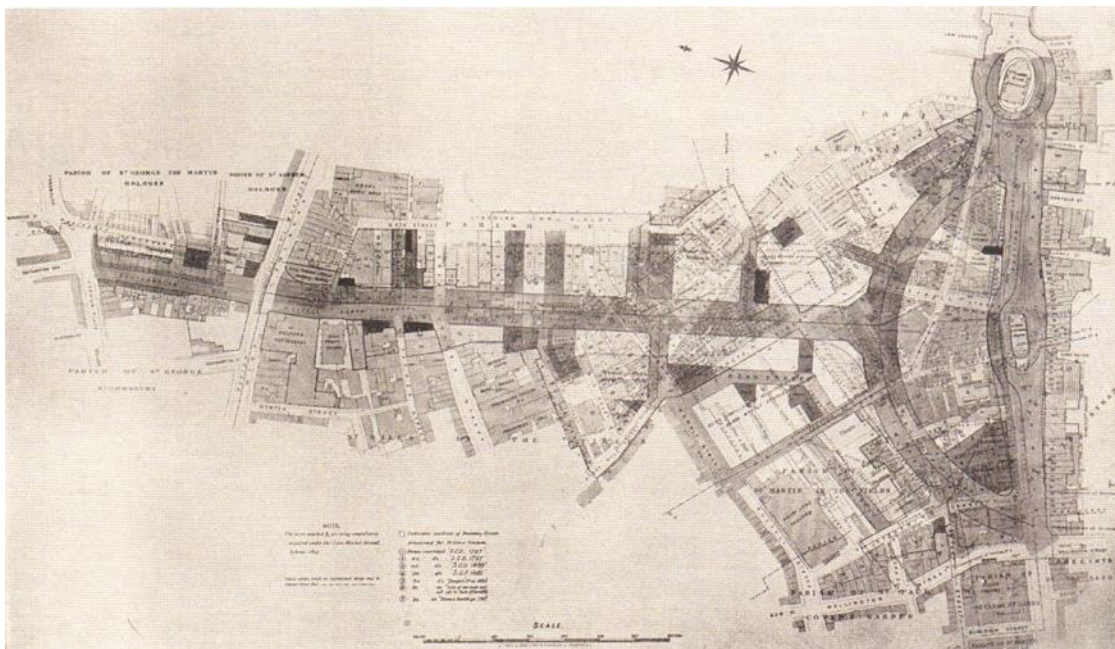
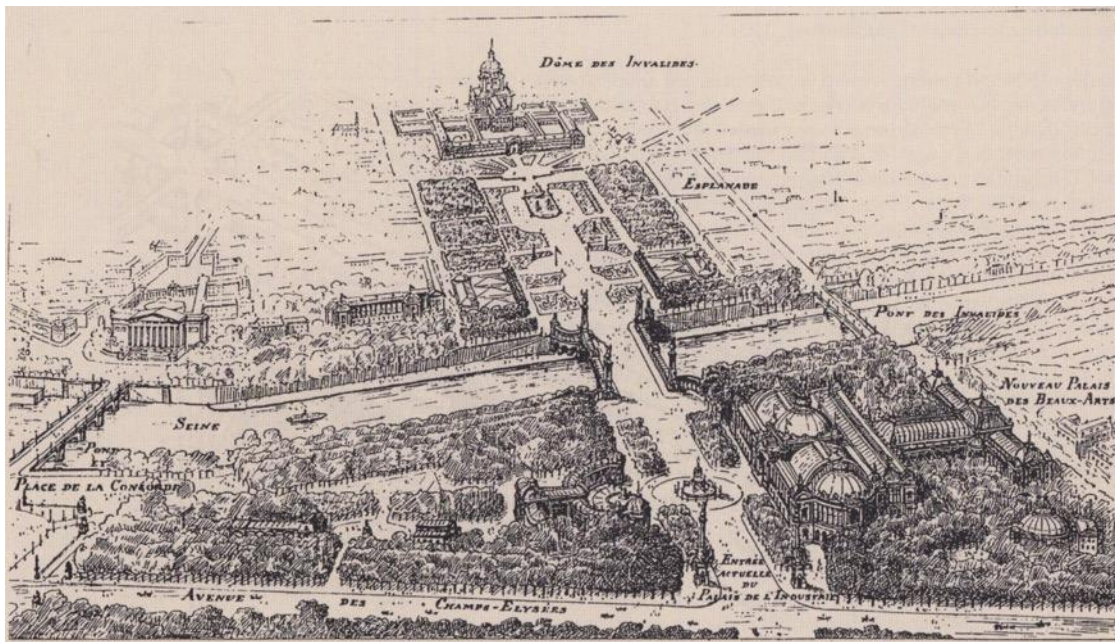
Entsprechend häufig findet sich in den zuvor zitierten Passagen des Erläuterungsberichts zum Beitrag *Wo ein Wille, da ein Weg* der Begriff des Monumentalen. Bemerkenswerter als die Quantität ist vor dem Hintergrund des zeitgenössischen Strebens nach Monumentalität allerdings die inhaltliche Qualität der wiederkehrenden, jedoch stets knappen Aussagen hierzu. Denn gerade hinsichtlich der Innenstadt Berlins erscheint sie auch bei Bruno Schmitz nicht nur als erstrebenswert, sondern als notwendige Selbstverständlichkeit, die keiner detaillierten Begründung bedarf. Dem Subtext seiner Ausführungen nach verlange die Skalierung zur Groß- und Weltstadt sowie die Hierarchie des geordneten Stadtkörpers ‚natürlicherweise‘ nach einem monumentalen Zentrum – und dessen inhaltliche Bedeutsamkeit nach dem ästhetischen Äquivalent der großen Geste. Ebenso wenig erfolgt eine explizite Definition von Monumentalität im architektonischen oder städtebaulichen Kontext. Was sie im Einzelnen ausmacht oder wie sie im Entwurf erreicht wird, bleibt unausgesprochen. Über die entsprechenden Textstellen lässt sich zwar indirekt ein Bezug zu Aspekten wie Dimension, Regelmäßigkeit und Gradlinigkeit herstellen. Primär aber bleibt es den – eben nicht erläuterten – großformatigen Schaubilder vorbehalten, das Monumentale paradigmatisch vorzuführen und den diesbezüglich formulierten Anspruch zu belegen. Das dort imaginierte neue Stadtzentrum Berlins zeigt großzügige, axiale Raumbildungen, eine planvolle Gliederung der auch in der Höhe gestaffelten Baumassen sowie die bewusste Setzung besonderer Gebäude, bei gleichzeitig betont einheitlicher Architektur. Hinzu kommt die dramaturgische Inszenierung der Bilder selbst.

Auch dieses zweite Leitmotiv ist, wie das auf Allgemeingültigkeit abstellende Hegemann-Zitat andeutet, nicht auf Bruno Schmitz oder Berlin zu beschränken. Die „*Monumentalisierung des Stadtzentrums*“⁷⁰ war nationenübergreifend ein weiteres prägendes Phänomen des Städtebaus um 1910, das sich gerade auch im Kontext der zuvor erwähnten *großen Pläne* manifestierte. Wenngleich mit jeweils eigener Spezifik hinsichtlich Ausgangssituation und Resultat, sind dabei dennoch ähnliche Motivationen und formale Aspekte festzustellen. Als Beispiele können hier ebenfalls die bereits benannten Planungen für Paris, London und Chicago dienen.

Das 1904 für Paris entworfene große Straßenkreuz begründete der Verfasser Eugène Hénard zuvorderst mit der Verbesserung des Verkehrs, insbesondere im Bereich um Louvre und Palais Royal. Es stelle demnach eine notwendige Befreiung der engen Quartiere dar und würde in Folge besserer Zugänglichkeit ebenso zu wirtschaftlicher Belebung führen.⁷¹ Die stringent durchgelegten, gegenüber der Haussmann-Ära nochmals verbreiterten neuen Hauptstraßen sowie die neu angelegten Plätze hätten fraglos aber auch das Stadtbild maßgeblich verändert, ihm sichtbar

⁷⁰ Vgl. *Stadtvisionen 1910 | 2010. Berlin Paris London Chicago, 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin*, hrsgg. von Harald Bodenschatz et al., Berlin 2010, S. 132 ff.

⁷¹ Vgl. Joseph Stübgen: Pariser Straßendurchbrüche. in: *Deutsche Bauzeitung*, 38. Jg., 1904, Nr. 96, S. 596 ff.



eine Ebene neuer Qualität hinzugefügt. Obgleich im Stadterweiterungsprojekt von 1910 nochmals aufgegriffen, blieb das große Straßenkreuz jedoch Planung. Realisiert wurde aber der Entwurf Hénards für eine repräsentative Promenade zwischen Champs-Élysées und Esplanade des Invalides. Er ging auf einen 1894 durchgeführten Wettbewerb für das Ausstellungsgelände der Weltausstellung im Jahr 1900 zurück und setzte sich durch, da man ihm besondere künstlerische Schönheit attestierte.⁷² Denn die Promenade war nicht nur Erschließung der neuen Ausstellungshallen Grand Palais und Petit Palais. Die Querachse zur Champs-Élysées schuf, mittels der eigens errichteten Brücke Pont Alexandre III., über die Seine hinweg einen großzügigen städtebaulichen Anschluss zum Hotel des Invalides. Der Dôme des Invalides mit dem Grabmal Kaiser Napoleons wurde auf diese Weise räumlich, visuell und ideell in das bestehende *monumentale* Ensemble aus Louvre, Place de la Concorde und Arc de Triomphe eingliedert. Die für das nationale Selbstverständnis bedeutsamste Konfiguration im Pariser Stadtzentrum erfuhr auf inhaltlicher wie formaler Ebene somit eine erhebliche Erweiterung und Aufwertung.

Ein ähnlich konnotiertes Projekt in London war der Ausbau der Mall (im Orig.: The Mall), für den maßgeblich der Architekt Aston Webb verantwortlich zeichnete.⁷³ Den Auftakt bildete der bereits 1901 initiierte Wettbewerb für das 1911 eingeweihte Queen-Viktoria-Denkmal. Webb plante den großzügigen Vorplatz für das von Thomas Brock geschaffene Monument sowie die Überformung des zur Mall gerichteten Ostflügels von Buckingham Palace, der 1913 eine neue Fassade aus Portland Stone erhielt. Die ursprüngliche, kleinteiligere Gestaltfassung von 1850 erschien – als Hintergrund des Denkmals, Schauseite des Stadtschlusses sowie Abschluss der Mall – nicht mehr angemessen. Am gegenüberliegenden östlichen Ende entstand, ebenfalls von Aston Webb entworfen, zwischen 1905 und 1910 der Admiralty Arch. Das Torgebäude formuliert einen repräsentativen Auftakt der Mall. Denn mit seiner dreibögigen Durchfahrt verweist es auf das Motiv des Triumphbogens, kaschiert mit seiner Baukörperform und Architektur aber auch geschickt die Unregelmäßigkeit des Stadtgrundrisses im Übergang zu Trafalgar Square und Whitehall. Obgleich das Gebäude sogar unterschiedliche Geschossigkeiten aufweist, entsteht im Gesamten dennoch der Eindruck von Axialität, Symmetrie und Ordnung. Bei der Aus- und Umgestaltung der *via triumphalis* des British Empire finden sich also jene Attribute wieder, die zeitgenössisch mit Monumentalität im Städtebau assoziiert waren. Ein nicht weniger bedeutendes Beispiel aus London ist das zwischen 1899 und 1905 umgesetzte Kingsway-Aldwych Improvement.⁷⁴ Das vom London County Council geplante Projekt betraf den Durchbruch eines großzügigen Straßenzuges zwischen New Oxford Street und High Holborn im Norden sowie der

⁷² Vgl. *Stadtvisionen 1910 | 2010. Berlin Paris London Chicago, 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin*, hrsgg. von Harald Bodenschatz et al., Berlin 2010, S. 140 f.

⁷³ Vgl. Wolfgang Sonne: *Hauptstadtplanungen 1900-1914. Die Repräsentation des Staates in der Stadt*, Dissertation an der Freien Universität Berlin, 2001, S. 251 f.

⁷⁴ Vgl. ebd., S. 250 f.

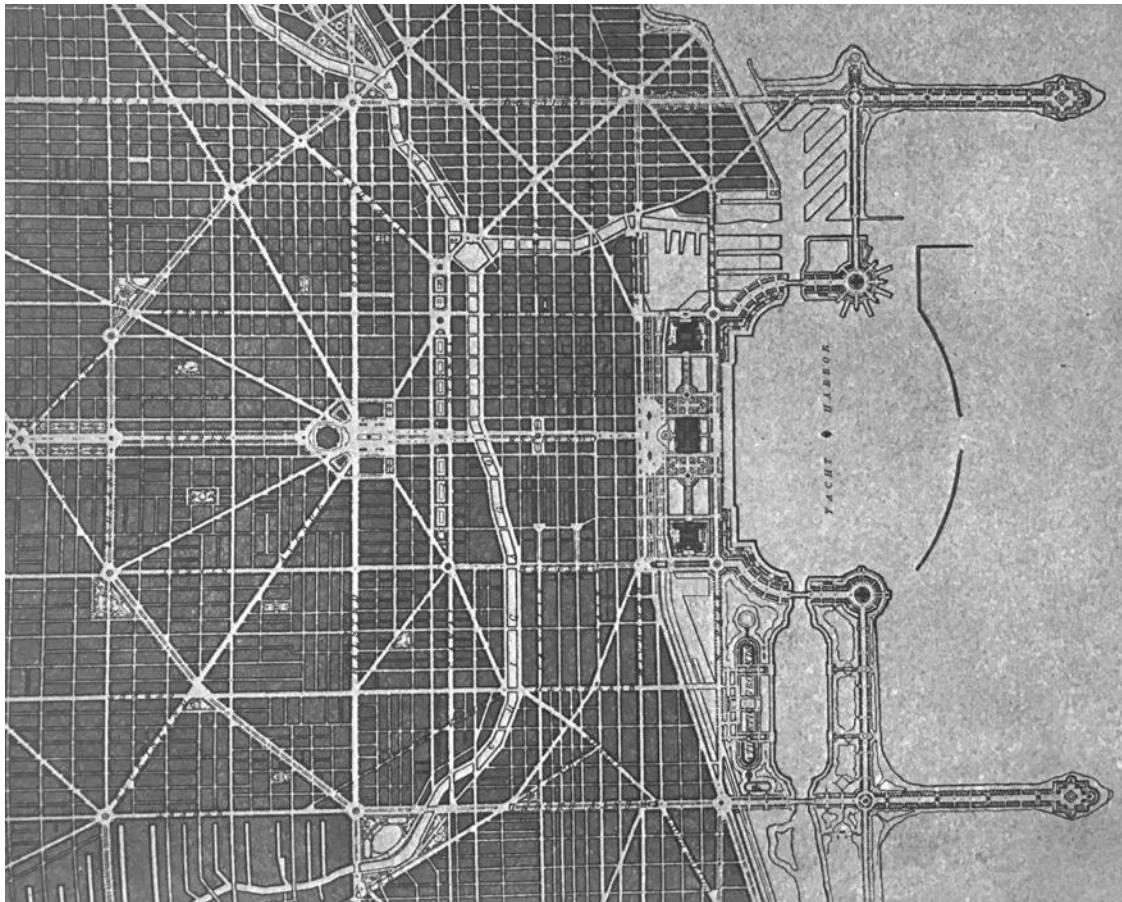


Abb. 14: Plan of Chicago, Tafel CX, Lageplan des inneren Stadtbereichs mit Grant Park, zentraler Ost-West-Achse und Civic Center, 1909

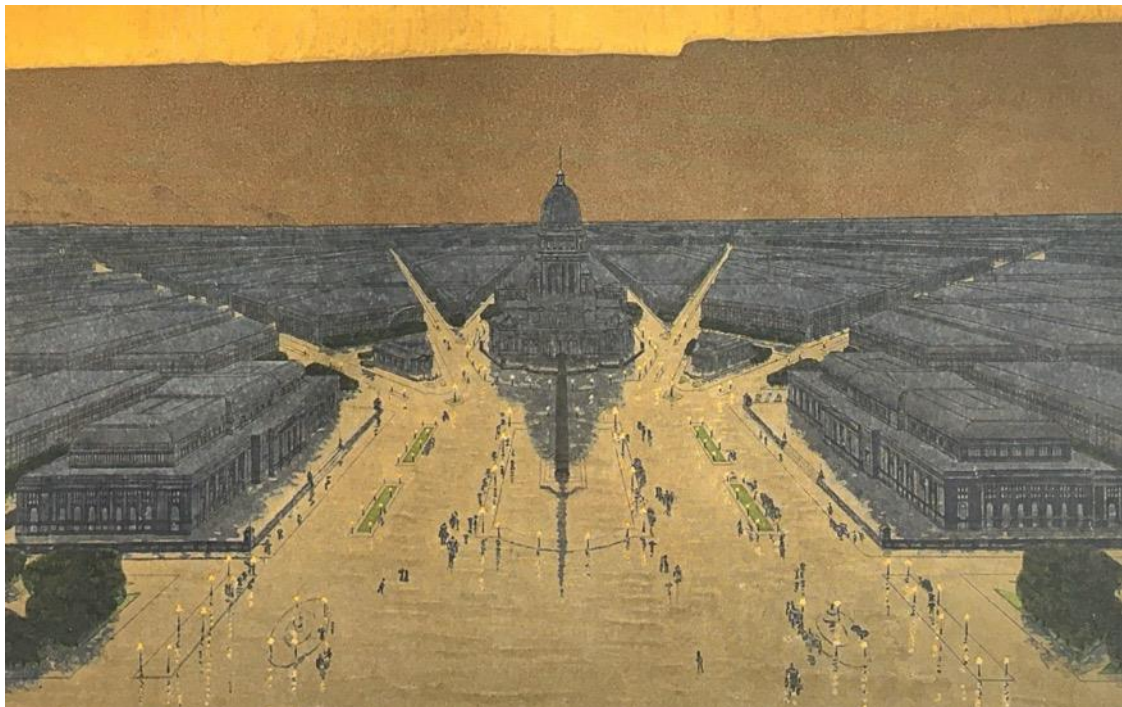


Abb. 15: Plan of Chicago, Tafel CXXXII, Blick von Osten auf das Civic Center, 1909

wichtigen Ost-West-Verbindung Strand im Süden. Die mit massiven Gebäudeabrissen und einer grundlegenden Überformung des dortigen Stadtgrundrisses einhergehende Maßnahme zielte auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Sie stellte aber ebenso eine Aufwertung des Stadtzentrums im Sinne gesteigerter Repräsentationskraft respektive Monumentalität dar. Neben den einmal mehr festzustellenden formalen Aspekten des Städtebaus, wie der Betonung geometrischer Ordnung und Einführung einer neuen Maßstäblichkeit, kam dies hier ferner darin zum Ausdruck, dass Kingsway und Aldwych nachfolgend mit Repräsentationsbauten wichtiger Institutionen des British Empire besetzt wurden. Form und Inhalt des von King Edward VII. eingeweihten Straßenzugs verbanden sich somit gesamtheitlich zu einer großen Geste.

Der *Plan of Chicago*, maßgeblich entworfen von Daniel H. Burnham und Edward D. Bennett, legte ebenfalls einen Schwerpunkt auf das Stadtzentrum, tat dies allerdings in sehr viel größerem Maßstab und Umfang als die vorgenannten Beispiele aus Paris und London. Neben dem bis dato als Kernstadt verstandenen Bereich innerhalb des sogenannten Loop, bezog das Entwurfskonzept auch größere Teile des Seeufers sowie einige westlich des Loop und des Chicago River gelegene Areale mit ein.⁷⁵ Eine Ost-West-Achse bildet dabei die determinierte Ordnungslinie, an der sich die Geometrie des Gesamtplans ausrichtet und entlang derer die städtebaulichen Hauptelemente platziert sind. Dem bereits herausgebildeten Geschäftszentrum vorgeschaltet, sollte am Seeufer der Grant Park als kulturelles Zentrum der Stadt entstehen. Dem bestehenden Kunstmuseum sind dafür in symmetrischer Anordnung eine wissenschaftliche Bibliothek sowie ein naturwissenschaftliches Museum hinzugefügt, das die zentrale Mittelachse der Innenstadtplanung besetzt. In Richtung Westen artikuliert sie sich als großzügiger Boulevard, der den Grant Park und das Geschäftszentrum über den Chicago River hinweg mit dem geplanten Verwaltungszentrum verbindet und sich dort zu einem etwa 200 Meter breiten städtischen Forum aufweitet. Es bündelt die vorgesehenen Radialstraßen, die das Zentrum mit den Außenbezirken verknüpfen, versammelt aber auch die kommunalen öffentlichen Gebäude, die in repräsentativer Architektur um das Forum herum gruppiert sind. Im Mittelpunkt des *Civic Center* steht das Rathaus, das als hoher Kuppelbau über die übrige Bebauung hinausragt und die sichtbare Dominante der gesamten Zentrumsplanung ausbildet. Im Gegensatz zu den stark monarchistisch, national bzw. imperial konnotierten Beispielen aus Paris und London, galt der Repräsentationsanspruch hier also vor allem der Stadt Chicago, seiner Bürger und Institutionen. Dennoch sind im Wesentlichen die gleichen formalen Mittel festzustellen – nicht zuletzt, da sich Burnham und Bennett explizit auf den europäischen Städtebau und insbesondere Paris bezogen.⁷⁶ So gingen die Verfasser des *Plan of Chicago* augenscheinlich ebenfalls von einem Stadtkörper aus, der auch vertikal gesamtheitlich

⁷⁵ Vgl. *Plan of Chicago*, prepared under the direction of The Commercial Club by Daniel H. Burnham and Edward H. Bennett, edited by Charles Moore, Reprint der Ausgabe von 1909 mit einer Einführung von Kirsten Schaffer, New York 1993, S. 99 ff.

⁷⁶ Vgl. ebd., S. 17 ff.

gegliedert ist und primär die Bauten der Öffentlichkeit durch größere Höhe herausstellt. Gerade im wirtschaftlich prosperierenden Chicago, das den neuen Typus des Hochhauses hervorgebracht und zu diesem Zeitpunkt bereits etabliert hatte, erscheint diese bewusste Hierarchisierung nicht unerheblich.

Der Entwurf von Bruno Schmitz zum vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz spiegelt, eingedenk seiner Argumentation, somit auch hinsichtlich des zweiten Leitmotivs Monumentalität einen bestimmenden Aspekt des damaligen Städtebaus, der sich insbesondere auf die Stadtzentren bezog. Dabei ähnelten sich die jeweils unterliegenden Motivationen und Ansprüche, vor allem aber auch die entwurflichen Umsetzungen. Zu den formalen Hauptmerkmalen zählen großzügige und axiale Raumbildungen, die planvolle Gliederung und Hierarchisierung der Baumassen sowie, der Realität durch beeindruckende Schaubilder vorgreifend, die dramaturgische Inszenierung von Stadtraum und Architektur.

Das dritte Leitmotiv der gestaltungsbezogenen Argumentation von Bruno Schmitz verbindet sich mit der – an verschiedenen Stellen wortwörtlich benannten – *Schönheit*. Ähnlich wie beim Aspekt Monumentalität, vermittelt sich über den Erläuterungsbericht zum Wettbewerbsentwurf auch hier sehr deutlich ein grundsätzliches Verständnis, welches die Schönheit als selbstverständliches Attribut im städtebaulichen und architektonischen Entwurf begreift. Die ihr zugeschriebenen Qualitäten werden allerdings ebenfalls nicht explizit definiert. Sie lassen sich jedoch aus der Benennung ästhetischer Defizite und der Missbilligung bestimmter Gestaltungsmittel sowie der Beschreibung des eigenen Entwurfsansatzes herauslesen. Darüber hinaus können die in Planzeichnungen und Schaubildern dargestellten Entwürfe selbst herangezogen werden. Eine zentrale Rolle für *die Schönheit* spielten demnach jene Aspekte und Kategorien, die bereits im Zusammenhang mit den Motiven Ordnung und Monumentalität festzustellen waren. Bemängelt bzw. abgelehnt werden Kleinteiligkeit, Beliebigkeit sowie der pittoreske Effekt. Gefordert und zeichnerisch veranschaulicht werden Einheitlichkeit, Großzügigkeit und Klarheit der Form. Die von Schmitz in Text und Bild formulierte Schönheit erscheint somit ganz wesentlich als ein Resultat aus Ordnung und Monumentalität.

Dieser – hier formelhaft vereinfachte – Schönheitsbegriff besaß im damaligen Städtebau keinesfalls Allgemeingültigkeit. Der Konsens bestand eher dahingehend, *dass* Schönheit im Sinne ästhetischer Qualität ein essenzielles Attribut von Architektur und Städtebau darstelle und nicht von den übrigen Aspekten einer Aufgabe zu trennen sei.⁷⁷ Die Verfasser des *Plan of Chicago* beispielsweise argumentierten zudem, dass eine schöne Stadt auch die sozialen Verhältnisse

⁷⁷ Vgl. Wolfgang Sonne: Stadtbaukunst. Die Disziplin Städtebau als kulturelles Projekt, in: *Anthologie zum Städtebau, Band II, Das Phänomen der Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014, S. 93 ff.

verbessern sowie ökonomische Entwicklung befördern würde.⁷⁸ Darüber hinaus existierte sehr wohl ein Spektrum unterschiedlicher programmatischer und ästhetischer Leitbilder. So wurde etwa in Verbindung mit dem Leitbild der Gartenstadt bzw. der aufgelockerten und durchgrünten Stadttagglomeration gerade das Kleinteilige, Unregelmäßige und Pittoreske artifiziell betont. Diese Haltung findet sich auch in verschiedenen Beiträgen zum Wettbewerb Groß-Berlin wieder, vorrangig dann, wenn es um Wohnquartiere in den äußeren Bereichen des Planungsgebietes ging.⁷⁹ Hinsichtlich der Großstadtzentren im Allgemeinen sowie des Zentrums von (Groß-)Berlin im Besonderen überwog – den internationalen Vergleich gleichsam mit im Blick – jedoch auch über den Wettbewerb hinaus jene Haltung, in der die neue Größenordnung und das Monumentale zu primären Attributen von Schönheit avancierten. Der dem Entwurf von Bruno Schmitz für den vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz unterliegende Schönheitsbegriff ist somit ohne Frage zeittypisch. Wie Schmitz mit dem zitierten Hinweis auf ‚weniger bedeutende Stellen‘ selbst andeutet, ist er dabei aber nicht als pauschal oder umfassend geltend zu begreifen, sondern maßgeblich durch den Ort und die Aufgabe bestimmt. Und insbesondere in der Innenstadt müssten die städtebaulichen Verbesserungen *„durchaus von künstlerischem Geist getragen werden [...].“*⁸⁰ Die Frage der Schönheit ist also ganz wesentlich an die Frage nach den jeweils geeignet erscheinenden formalen Mittel gebunden.

Diese Abwägung allerdings wurde, wie das voranstehende Zitat andeutet, als originäre Kompetenz und Aufgabe des Architekten respektive des Baukünstlers verstanden, worin sich ein weiterer signifikanter Aspekt des damaligen Schönheitsbegriffes zeigt, der auch in den Äußerungen von Bruno Schmitz stets mitschwingt. Vor dem Hintergrund des vornehmlich technisch geprägten Städtebaus des 19. Jahrhunderts sowie in bewusster Abgrenzung zur technisch-rationalen Arbeit der Ingenieurdisziplinen war Schönheit demnach zuallererst ein Ergebnis baukünstlerischer Leistung, unabhängig von konkreten formalen Kriterien. Im Gegensatz zur Gestalt als Resultat von Notwendigkeiten, besäße die Form hier einen Eigenwert und wäre Ausdruck des individuellen Könnens des Baukünstlers. Im Selbstverständnis erweiterte dieser Einbezug des Ästhetischen den multidisziplinären Städtebau zur *Stadtbaukunst*.⁸¹ Aus den

⁷⁸ Vgl. *Plan of Chicago*, prepared under the direction of The Commercial Club by Daniel H. Burnham and Edward H. Bennett, edited by Charles Moore, Reprint der Ausgabe von 1909 mit einer Einführung von Kirsten Schaffer, New York 1993, S. 119 ff.

⁷⁹ Hermann Jansens Entwurf für den Vorort Buckow-Rudow kann hier als beispielhaft benannt werden, ebenso der Beitrag von Albert Gessner, der den ‚malerischen‘ Städtebau auch auf höher verdichtete innere Stadtbereiche übertrug. Vgl. Markus Tubbesing: *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/ Berlin 2018, S. 103 ff., S. 185 ff.

⁸⁰ *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt IV., S. 8

⁸¹ Wolfgang Sonne: ‚Stadtbaukunst‘ als Konzept: ein internationales Phänomen um 1910, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1/2010. Themenschwerpunkt Der Wettbewerb Groß-Berlin 1910 im internationalen Kontext*, Berlin 2010, S. 14 ff.

Texten des Erläuterungsberichtes spricht außerdem, dass Architekten wie Bruno Schmitz sich in diesem Zusammenhang sehr wohl als Autoritäten begriffen, denen zum Ausfüllen ihrer überordneten Rolle und zum Gelingen von Stadtbaukunst auch die entsprechende Handlungsfreiheit in Planung und Ausführung eingeräumt werden müsse. Hier wird der inhaltliche Kreisschluss zum metaphorisch bemühten ‚modernen Lynkeus‘⁸² offenbar, zur vielfach geforderten Großzügigkeit und Einheitlichkeit der Form, zum Motiv der Ordnung sowie der Sehnsucht nach dem *großen Plan*.

Konkrete städtebauliche oder architektonische Vorbilder für den Entwurf zum vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz sind im Erläuterungsbericht nicht benannt. Lediglich in der kurzen Textpassage zur Freilegung der Spreeufer oberhalb der Jannowitzbrücke wird auf die Qualität der Seine-Ufer in Paris verwiesen.⁸³ Diesbezüglich ergiebiger ist der im *Bauwelt*-Heft 19/1910 erschienene offene Brief von Bruno Schmitz, eine Replik auf die Besprechung der Wettbewerbsbeiträge durch Albert Erich Brinckmann in der Ausgabe 10/1910, worauf unter dem Aspekt der zeitgenössischen Kritik später noch genauer eingegangen wird. Hier weist Schmitz auf den unausgeführten Entwurf von Karl Friedrich Schinkel aus dem Jahr 1815 hin, der die Errichtung eines Denkmaldoms vor dem nach Westen geöffneten Leipziger Platz vorsah. Wörtlich heißt es dort: „*Und mein Platzvorschlag ist übrigens auch gar nicht einmal Original. Schon der Geheime Oberbaurat Schinkel hatte diese Idee zu einer Zeit, als von einer Verkehrskalamität im Zentrum Berlins noch keine Rede war. Von ihm stammt auch die Idee, auf dem jetzigen Jostyschen Grundstück den Berliner Dom zu errichten als Point de rue der Leipziger Straße, diese schönste Baustelle Berlins von Staats wegen mit einem Monumentalbau zu besetzen.*“⁸⁴ Es ist demnach nicht abwegig, dass der Entwurf Schinkels eine Anregung für die von Schmitz vorgeschlagene städtebauliche Neufassung gegeben hat.

Dass die Entwürfe zur Innenstadt von Chicago, auf die im Zusammenhang mit den Wettbewerbsentwürfen von Bruno Schmitz vielfach rekurriert wird, als konkretes Vorbild dienen konnten, ist fraglich. Die Beiträge zum Wettbewerb Groß-Berlin werden zwar häufig auf das Jahr 1910 datiert, womit eine Bezugnahme auf den am 4. Juli 1909 vorgestellten *Plan of Chicago* naheliegend scheint. Doch Einsendeschluss der Berliner Konkurrenz war bereits der 15. Dezember 1909 und erst im Mai 1910 sind die Entwürfe für Chicago in der *Deutschen Bauzeitung* publiziert sowie auf der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung gezeigt worden. Der über mehrere Ausgaben gestreckte Beitrag von Werner Hegemann zum *Plan of Chicago* in der *Deutschen Bauzeitung*

⁸² Lynkeus: Figur der Argonautensage, scharfsichtiger Steuermann des Schiffes *Argo*.

⁸³ *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt IV, S. 46

⁸⁴ Bruno Schmitz: Phantastisch oder in den Grenzen der Möglichkeit?, in: *Bauwelt*, 1. Jg. 1910, Nr. 19, S. 4

erschien allerdings parallel zur Besprechung des Wettbewerbs Groß-Berlin.⁸⁵ Damit gerieten die Schaubilder und Planzeichnungen zu den Innenstadtentwürfen von Bruno Schmitz in einen unmittelbaren visuellen Zusammenhang mit jenen für Chicago, was die spätere Rezeption sicher beeinflusst hat. Zweifellos jedoch sind beide Arbeiten sowohl in der städtebaulich-architektonischen Haltung als auch im formalen Ausdruck verwandt. Besonders große Ähnlichkeit, die bis hin zur zeichnerischen Darstellung reicht, besteht dabei zum Entwurf für das neue städtische Forum von Chicago, der unmittelbar an Schmitz' vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz denken lässt. Beiden Planungen unterliegen die zuvor erläuterten Leitmotive Ordnung und Monumentalität, was sich in diesem Fall auch in ähnliche stadträumliche wie architektonische Formen übersetzt und nicht zuletzt im selben Duktus der großen Geste bildlich dargestellt wird.

Ein genereller Einfluss nordamerikanischer Tendenzen in Architektur und Städtebau auf Bruno Schmitz und seinen Beitrag im Wettbewerb Groß-Berlin ist durchaus wahrscheinlich. Denn seit dem Wettbewerbsgewinn für das *Soldiers and Sailors Monument* in Indianapolis im Jahr 1888 und dessen Ausführung hatte er einen direkten Bezug zu den Vereinigten Staaten und den dortigen Entwicklungen, etwa dem sogenannten *City Beautiful Movement*. Den Vertretern dieser Strömung ging es, wie Vittorio Magnago Lampugnani schreibt, „um eine neue amerikanische städtebauliche Kultur, die sich an der europäischen orientieren sollte, dabei aber die Errungenschaften, die Besonderheiten und letztlich natürlich auch die Überlegenheit des Neuen Kontinents zum Ausdruck zu bringen hatte“.⁸⁶ Vor allem auf Barock und Klassizismus rekurrierend, jedoch in eine neue Maßstäblichkeit übertragen, galten dabei Ordnung, Einheitlichkeit und Großzügigkeit als wesentliche Qualitäten, mit denen die wortwörtlich reklamierte Schönheit im Städtebau zu erreichen sei. Dies deckt sich mit dem, was hinsichtlich des formulierten Gestaltungsanspruchs sowie der entwurflichen Umsetzung auch für die Einlassungen von Bruno Schmitz zur Berliner Innenstadt festgestellt werden konnte. Die 1893 in Chicago ausgerichtete *World's Columbian Exposition*, die in ihrer baulichen Ausprägung die Prinzipien des City Beautiful Movement gleichsam exemplarisch vorführte, fand zudem auch in Europa große Beachtung. Dass hieraus allerdings eine direkte Vorbildwirkung für den Entwurf zum vereinigten Potsdamer Leipziger Platz erwuchs, ist nicht zu belegen.⁸⁷

⁸⁵ Vgl. Werner Hegemann: Der neue Bebauungsplan für Chicago. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., 1910, ab Nr. 40, S. 303 ff.

⁸⁶ Vgl. Vittorio Magnago Lampugnani: City Beautiful. Die amerikanische Großstadt zwischen Pathos und Spekulation 1898-1909, in: *Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes*, Band 1, Berlin 2010, S. 48

⁸⁷ Johanna Yeats verweist diesbezüglich u.a. auf das *Administration Building* von Richard Morris Hunt auf der Ausstellung in Chicago. Allerdings wird dabei Schmitz' Entwurf zum ‚Forum der Arbeit‘ auf der Fischerinsel teilweise mit jenem zum Potsdamer und Leipziger Platz verwechselt bzw. gleichgesetzt. Vgl. Johanna Yeats: *Bruno Schmitz (1858-1916): Reformarchitekt zwischen Historismus und beginnender Moderne*, Norderstedt 2020

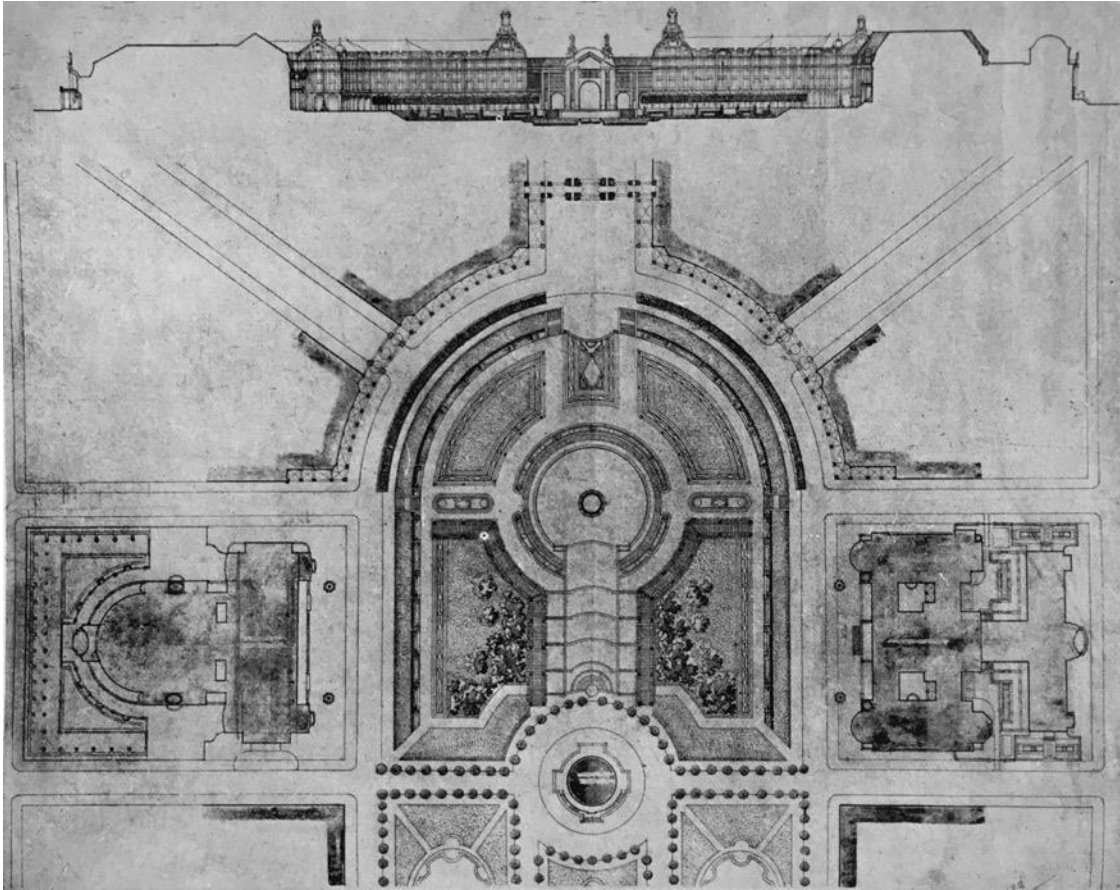


Abb. 16: Bruno Schmitz, Entwurf für den Friedrichplatz in Mannheim, 1900

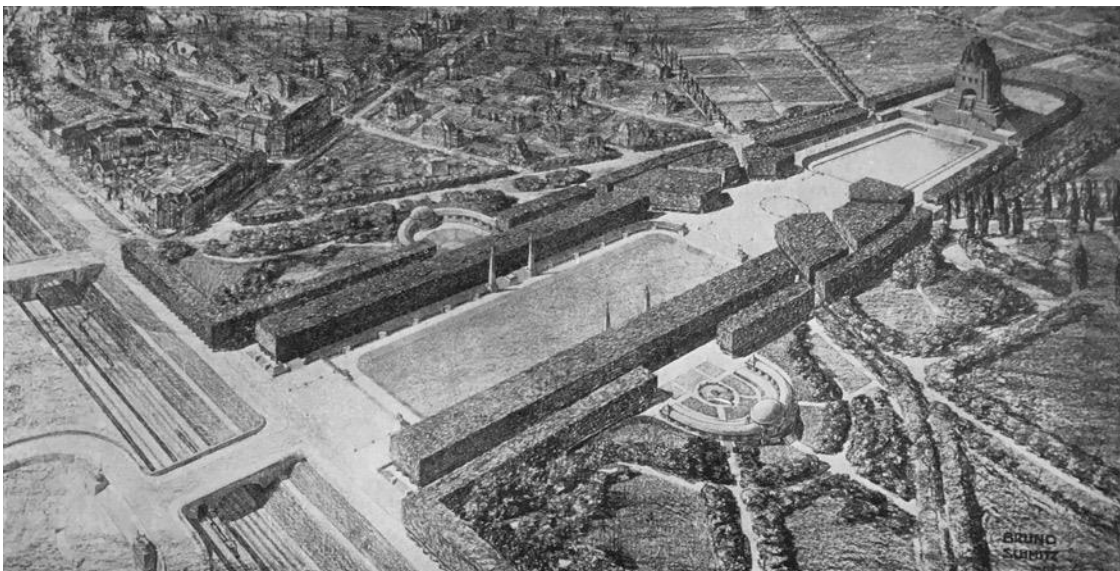


Abb. 17: Bruno Schmitz, Entwurf für das Völkerschlachtdenkmal in Leipzig, 1897

Fragt man nach dem Hintergrund der Formfindung für den Entwurf, so ist schließlich das Œuvre von Bruno Schmitz selbst einzubeziehen. Während Hermann Jansen oder Joseph Brix ausgewiesene ‚Städtebauer‘ waren, stellte der Beitrag im Wettbewerb Groß-Berlin die erste große Arbeit respektive Mitarbeit von Schmitz auf diesem Gebiet dar. Sein beträchtliches Renommee hatte er vor allem durch Denkmalarchitekturen sowie großstädtische Geschäftshäuser erlangt. Dennoch wird er den zeitgenössischen städtebaulichen Diskurs mit Sicherheit verfolgt haben und in seinem Werk ist die Beschäftigung mit Raumbildungen und baulichen Zusammenhängen, die über das architektonische Einzelobjekt hinausgehen, durchaus präsent.

Als ein Beispiel wäre der Friedrichplatz in Mannheim zu nennen, dessen Gesamtanlage Bruno Schmitz im Jahr 1900 entworfen hatte.⁸⁸ Ausgehend vom bestehenden Wasserturm, zeigt sie eine symmetrisch gegliederte Platzfigur, die nach Osten halbkreisförmig abgeschlossen und von einheitlichen Wohn- und Geschäftshäusern gefasst wird. An den seitlichen Flanken sind gegenüberliegend die repräsentative Festhalle Rosengarten sowie die Kunsthalle positioniert. Sehr deutlich tritt dabei das auf geometrischer Ordnung basierende Gestaltungsprinzip hervor, das durch eine architektonische Hierarchisierung der Gebäude ergänzt wird. Der Wasserturm steht solitär auf der Mittelachse, Festhalle und Kunsthalle bilden als freistehende öffentliche Gebäude die seitlichen Raumkanten aus und die Wohn- und Geschäftshäuser sind als einheitliche Platzwand aufgefasst. Der so erreichten Gesamtwirkung des Friedrichsplatzes attestierte Hans Schliepmann 1913 eine Monumentalität, die nicht nur in Deutschland ihres Gleichen suchen würde.⁸⁹ Am Berliner Oranienplatz waren es vier mächtige Kandelaber, die der 1908 abgeschlossenen Platzgestaltung ihre repräsentative Erscheinung verliehen und räumliche Ordnung gaben. Auch bei einigen Denkmalentwürfen agierte Schmitz insoweit städtebaulich, dass er die Monumente nicht isoliert setzte, sondern sie in einen räumlich gestalteten Kontext einbettete. Der zur Ausführung bestimmte Entwurf für das Völkerschlachtdenkmal in Leipzig von 1897 beispielsweise sah vor, dass der ausgedehnte Vorbereich mit Wasserbecken, Vorplatz und ‚Kampfplan‘ von baumbestandenen Postamenten eingefasst wird.⁹⁰ Dies stellt zwar keine Raumbildung im städtebaulichen Sinn dar, jedoch erhielt die Denkmalanlage, trotz des flachen und freien Geländes am Bauplatz, damit eine eindeutige Ausrichtung und räumlich erfahrbare Dramaturgie. Neben den Ordnungsaspekten Axialität, Symmetrie und Klarheit der Form sowie dem inszenatorischen Effekt des Wasserbeckens, trägt dies erheblich zur *monumentalen* Gesamtwirkung bei.

⁸⁸ Vgl. Bruno Schmitz. XIII. Sonderheft der Berliner Architekturwelt, mit Text von Hans Schliepmann, Berlin 1913, S. 52 f.

⁸⁹ Vgl. ebd., S. IX

⁹⁰ Vgl. Zur Ausführung bestimmter Entwurf für ein Völkerschlacht-National-Denkmal bei Leipzig. in: *Deutsche Bauzeitung*, 31. Jg., 1897, Nr. 59, S. 368 f.

Bezieht man dann auch die nach 1900 realisierten großstädtischen Geschäftshäuser mit ein, wird deutlich, dass die vorgenannten formalen Aspekte durchaus charakteristisch für die entwurfliche Arbeit von Bruno Schmitz sind. Sie zeigen ebenfalls eine Architektur, die auf Ordnung, Klarheit und einen kraftvollen Duktus bedacht ist. Als wichtige Berliner Beispiele wären hier das Geschäftshaus *Automat* (1904/05), das sogenannte *Papierhaus* (1905/06) oder das Weinhaus Rheingold (1905-07) zu nennen.⁹¹ Die im Rahmen des Wettbewerbs Groß-Berlin für die Innenstadt von Berlin erarbeiteten Vorschläge müssen somit nicht zuletzt als Übertrag seiner architektonischen Haltung und Handschrift auf die stadträumliche Dimension gesehen werden. So sehr sich der Entwurf zum vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz hinsichtlich der unterliegenden Leitmotive sowie der formalen Mittel als zeittypisch offenbart, so sehr darf er auch als eigenständiges Werk des Architekten Bruno Schmitz gelten.

2.1.5 Kriterien der zeitgenössischen Kritik in der Bewertung des Entwurfs

Die Ergebnisse des Wettbewerbs Groß-Berlin stießen, angesichts der Dimension der Aufgabe und der fachlichen Bedeutung, auf großes Interesse. Dies zeigte sich in ausführlichen Besprechungen der Fachpresse sowie am Erfolg der aus dem Wettbewerb heraus initiierten Allgemeinen Städtebau-Ausstellung. In Berlin vom 1. Mai bis zum 26. Juni 1910 gezeigt, zog sie in dieser Zeit 65.000 Besucher an. Im Fall des viertplatzierten Beitrags *Wo ein Wille, da ein Weg* konzentrierte sich die Aufmerksamkeit vor allem auf die großformatigen Schauzeichnungen, welche die von Bruno Schmitz entworfenen Um- und Neugestaltungen ausgewählter Stadtbereiche eindrucklich illustrierten. Wie bei keiner anderen Arbeit wurde hier ein ‚neues‘ Berlin sichtbar. Vor dem Hintergrund der viel diskutierten städtebaulichen Defizite, wonach der unbändig gewachsenen und weithin charakterlosen Millionenstadt gerade auch ein Zentrum fehle, das ihre Größe und Bedeutung baulich adäquat repräsentieren könne, riefen sie die stärkste Resonanz hervor. Die bemerkenswerten Konzepte zur Verkehrs- und Raumplanung, die im Rahmen des Beitrages erarbeitet und detailliert dargelegt worden waren, fanden dagegen weniger Beachtung.⁹²

Das Preisgericht des Wettbewerbes attestierte der Einreichung: *„Der Entwurf ist weitsichtig, großzügig, sehr durchdacht, gründlich durchgearbeitet und eingehend begründet. [...] Auf Schönheit, künstlerische Ausgestaltung und architektonische Monumentalität ist fast überall Rücksicht genommen. Sowohl im Entwurf, wie im Erläuterungsbericht findet sich eine Reihe guter und neuer Gedanken. Die Schaubilder zeigen künstlerischen Schwung und großes Können. Die*

⁹¹ Vgl. u.a. Bruno Schmitz. XIII. Sonderheft der Berliner Architekturwelt, mit Text von Hans Schliepmann, Berlin 1913

⁹² Vgl. Markus Tubbesing: *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/ Berlin 2018, S. 162, 244

Bebauungspläne für die Außengebiete stehen auf weniger hoher Stufe. [...] In den Umgestaltungen ist dabei weiter gegangen, als es nach §3 des Preisausschreibens zulässig ist, obwohl die Verfasser die Durchführbarkeit ihrer Gedanken durch Vergrößerung der zulässigen Gebäudehöhe in der inneren Stadt zu ermöglichen gesucht haben.“⁹³ Auf städtebauliche oder architektonische Einzelheiten der verschiedenen Entwurfssequenzen zum Innenstadtbereich geht der Text nicht ein. Die vorgeschlagene Vereinigung und bauliche Neufassung des Potsdamer und Leipziger Platzes bleibt gänzlich unerwähnt. Bezüglich der Anlage eines Südzentralbahnhofs und der zum Doppelplatz geführten Prachtstraße wird lediglich angemerkt: „*Diese Vorschläge sind nicht einwandfrei weil die Hinausschiebung des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs bedenklich ist. Es muß als erwünscht bezeichnet werden, auch die Fernbahnhöfe möglichst im Inneren der Stadt zu behalten.*“⁹⁴

Die Beurteilungen der 27 Beiträge durch das Preisgericht sind, begleitet von fortwährendem Streit über Inhalt und Wortlaut, mehrfach redigiert und schließlich erst acht Monate nach der finalen Jury-Sitzung veröffentlicht worden.⁹⁵ Sie stellen daher eine eingeschränkt konsistente sowie keinesfalls einhellige Einschätzung der Arbeiten dar. Dennoch geben die zitierten Passagen gute Anhaltspunkte, wie die Entwürfe von Bruno Schmitz in ihrer Gesamtheit vom Preisgericht aufgefasst worden sind. In der Essenz war es ein grundsätzliches Lob der baukünstlerischen Ambition und Qualität, eingeschränkt durch Vorbehalte hinsichtlich der Umsetzbarkeit. Dabei erscheinen auch hier Begriffe wie *Schönheit*, *künstlerische Ausgestaltung* und *architektonische Monumentalität* als selbstverständliche Kategorien bzw. Attribute des städtebaulichen Entwurfs, die – im Gegensatz etwa zu verkehrstechnischen Aspekten – keiner Erklärung bedürfen. Was sie grundsätzlich ausmacht und weshalb sie in den Arbeiten von Schmitz besonders gekonnt umgesetzt sind, dahingehend wird ein gemeinsames Verständnis vorausgesetzt.

Ähnliches lässt sich feststellen, untersucht man die entsprechenden Berichte und Kommentare in der zeitgenössischen Fachpresse. In der ersten umfassenden Besprechung des Wettbewerbs, die über mehrere Ausgaben gestreckt ab März 1910 in der *Deutschen Bauzeitung* erschien, wies Albert Hofmann darauf hin, dass in der Ausschreibung eine inhaltliche Verschiebung des Schwerpunktes von der künstlerischen Ausgestaltung der Stadt zum Verkehrsinteresse stattgefunden habe. Deshalb seien die Ergebnisse hinsichtlich der Einzelentwürfe eher enttäuschend ausgefallen, während sich der künstlerisch überragende Beitrag *Wo ein Wille, da ein*

⁹³ Beurteilung der zum Wettbewerb „Gross-Berlin“ eingereichten 27 Entwürfe durch das Preisgericht, o. O. (Berlin) o. J. (1910), S. 40

⁹⁴ Ebd., S. 43

⁹⁵ Vgl. Markus Tubbesing: *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/ Berlin 2018, S. 97

Weg mit dem vierten Platz habe begnügen müssen.⁹⁶ Eingehend erläutert wurden innerhalb dieser Serie die beiden erstplatzierten Beiträge von Hermann Jansen sowie von Joseph Brix, Felix Genzmer und der Hochbahngesellschaft zu Berlin. Die Darstellung des in baukünstlerischer Hinsicht gelobten viertplatzierten Beitrages erfolgte dagegen allein über den großformatigen Abdruck der Pläne und Schaubilder mit den Entwürfen von Bruno Schmitz. Parallel erschien in der *Deutschen Bauzeitung* ein ebenfalls über mehrere Ausgaben gestreckter Beitrag von Werner Hegemann, zu dem im Vorjahr veröffentlichten *Plan of Chicago*.⁹⁷ Dessen Zustandekommen sowie die ihm innewohnende Haltung und Ambition pries Hegemann als lehrreiches Gegenstück zum Berliner Verfahren und spielte dabei auch auf den Beitrag von Bruno Schmitz, Otto Blum und Havestadt & Contag an. So sei angesichts der prosperierenden Entwicklung des Landes in den Vereinigten Staaten von Amerika „das ‚Wo ein Wille, ist auch ein Weg‘ schließlich zu einer seligmachenden Religion geworden, der kein Himmel zu hoch ist“.⁹⁸

Diejenigen Artikel, die begleitet von den Schaubildern und Plänen auch textlich auf den Beitrag *Wo ein Wille, da ein Weg* eingingen, betonten ebenfalls vor allem die baukünstlerische Qualität der Entwürfe von Bruno Schmitz und bemühten dabei die bereits genannten zeittypischen Motive und Kategorien. Besonders euphorisch klang dies bei Walter Lehweß, der im *Zentralblatt der Bauverwaltung* beispielsweise schrieb: „Seine wundervoll ausgeführten riesigen Kohlezeichnungen geben ein berauschendes Bild der zukünftigen Großstadt, in der die Macht und Größe des Reiches, die Kraft und die Sehnsucht unseres Zeitalters schwungvoll verkörpert ist.“⁹⁹ Die Realisierbarkeit sei dabei, obschon auf der Grundlage fundierter Verkehrsplanung aufgebaut wurde, zunächst von untergeordneter Bedeutung. Leicht variiert wiederholte er diese Einschätzung in der *Berliner Architekturwelt*, wonach die Innenstadtentwürfe von Bruno Schmitz und ihre fesselnde bildliche Darstellung, zum Besten der gesamten Städtebau-Ausstellung gezählt werden können – ergänzt um den Zusatz, dass möglicherweise „allzu viel Pathos darin liegt und daß eine einzelne Stadt eine solche Fülle aufs Höchste gesteigerter Monumentalität kaum vertragen kann“.¹⁰⁰

⁹⁶ Vgl. Albert Hofman: Groß-Berlin, sein Verhältnis zur modernen Großstadtbewegung und der Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Berlins und seiner Vororte im zwanzigsten Jahrhundert. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., 1910, ab Nr. 25, S. 169 ff.

⁹⁷ Vgl. Werner Hegemann: Der neue Bebauungsplan für Chicago. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., 1910, ab Nr. 40, S. 303 ff.

⁹⁸ Ebd., S. 306

⁹⁹ Walter Lehweß: Die Ergebnisse des Wettbewerbs um einen Bebauungsplan für Groß-Berlin und die Allgemeine Städtebauausstellung in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 30. Jg., 1910, Nr. 41, S. 273

¹⁰⁰ Walter Lehweß: Architektonisches von der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung zu Berlin. in: *Berliner Architekturwelt*, 13. Jg., 1910, Nr. 4, S. 123

Nur wenige Beiträge in der Fachpresse gingen dezidiert auf den vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz ein, dessen Neufassung in den vielfach publizierten Schaubildern ja immerhin prominent und eindrücklich dargestellt war. Ein Beispiel ist der von Leo Nachtlicht verfasste Artikel für die *Bauwelt*, der sich vornehmlich den Umgestaltungen im Stadtbild von Berlin widmete. Der Text unternimmt eine recht neutrale Schilderung der Vorschläge, wobei auch hier die Kategorie des Monumentalen in scheinbar selbstverständlichen Termini gebraucht wird. Zur Vereinigung des Potsdamer und des Leipziger Platzes, die aufgrund der notwendigen Abbrüche kostspielig anmuten möge, heißt es: *„Fasst man jedoch die vorgeschlagene Ausgestaltung des Potsdamer-Leipziger Platzes zu einem weltstädtischen Monumentalplatz, für dessen umschliessende Gebäude eine höhere Bauweise, wie sie bisher statthaft ist, zuzulassen sein wird, als einheitliches Ganzes auf, so bedarf es keines Beweises, dass der Wert der verlorengegangenen Bauflächen durch die infolge der grösseren Ausnutzbarkeit und besseren Lage hervorgerufene Wertsteigerung der den Platz umschliessenden Grundstücke mehr wie ausgeglichen wird.“*¹⁰¹ Der ‚weltstädtische Monumentalplatz‘ ist demnach also mit einer grundsätzlichen ästhetischen Aufwertung, aber – als praktischem Aspekt – auch mit einer größeren Bauhöhe assoziiert.

Ein anderes Beispiel ist der im selben *Bauwelt*-Heft veröffentlichte Bericht über die Ergebnisse des Wettbewerbs von Albert Erich Brinckmann. Er versah die einleitende Aufzählung der prämierten Arbeiten mit dem Zusatz, dass der viertplatzierte Beitrag von Bruno Schmitz mit Havestadt & Contag (Otto Blum wird hier nicht genannt) *„den Traum einer idealen Großstadt heraufzaubert“*.¹⁰² Und grundsätzlich vertrat auch Brinckmann die Ansicht, dass der städtebauliche Ausbau der Hauptstadt nach monumentalen Anlagen verlange, die aus dem Charakter und der künstlerischen Tradition Berlins sowie den Bedürfnissen der neuen Zeit zu entwickeln seien. Gleichzeitig sah er hier die schwächere Seite des Wettbewerbs offenbart und attestierte eine generelle Verlegenheit sowie die Wahl der falschen architektonischen Mittel im Umgang mit den älteren Platzanlagen. Bezüglich des vereinigten Potsdamer und Leipziger Platzes gibt der Text ein ambivalentes Urteil: *„Bruno Schmitz gibt einen schönen, leider völlig undurchführbaren Entwurf für die ganze Gegend: der Leipziger Platz erhält einheitliche Fassaden wie Wertheim, am Potsdamer erhebt sich auf dem Jostyschen Grundstück als Point de Vue der Leipziger Straße ein monumentaler Wolkenkratzer, begleitet auf den seitlichen Grundstücken von hochgetürmten Bauten mit antiken Portalen.“*¹⁰³ Zudem sei insgesamt die für Berlin notwendige baukünstlerische Form noch nicht sicher, obgleich sich, etwa in dem Entwurf von Hermann Jansen, gute Ansätze zeigten.

¹⁰¹ Leo Nachtlicht: Die Umgestaltungen im Staedtebild Berlins nach dem preisgekroenten Entwurf von Havestadt & Contag, Schmitz und Blum. in: *Bauwelt*, 1. Jg., 1910, Nr. 10, S. 25

¹⁰² Albert E. Brinckmann: Der Wettbewerb Groß-Berlin. in: *Bauwelt*, 1. Jg., 1910, Nr. 10, S. 9

¹⁰³ Albert E. Brinckmann: Der Wettbewerb Groß-Berlin. in: *Bauwelt*, 1. Jg., 1910, Nr. 10, S. 10

Diese Einlassungen veranlassten Bruno Schmitz zu einem energischen Widerspruch. Der bereits erwähnte und zitierte offene Brief an Albert Brinckmann mit dem Titel *Phantastisch oder in den Grenzen der Möglichkeit?* erschien im *Bauwelt*-Heft 19/1910.¹⁰⁴ Schmitz verwies hier eindringlich auf die Seriosität der zusammen mit Otto Blum und Havestadt & Contag erarbeiteten Planung in verkehrstechnischer und ökonomischer Hinsicht, was überhaupt erst die Grundlage gegeben habe, für die in den Schaubildern dargestellten Entwürfe. Im Gegensatz zu den im Beitrag von Herman Jansen projektierten umfangreichen Straßendurchbrüchen oder den verschiedentlich erwogenen Untertunnelungen bestehender Plätze, bewege man sich daher sehr wohl in den Grenzen des Möglichen. Darüber hinaus dürften seine Entwürfe nicht als endgültig verstanden werden. Sie gäben vielmehr eine Richtung für die zukünftige Entwicklung, wobei die neuen Voraussetzungen und Aufgaben allerdings nach entschieden neuen Ansätzen verlange, aus denen wiederum eine neue Schönheit erwachse. Hinsichtlich der Vereinigung von Potsdamer und Leipziger Platz sowie der Platzierung eines monumentalen Gebäudes in der Verlängerung der Leipziger Straße verwies Bruno Schmitz, wie zuvor zitiert, auf Karl Friedrich Schinkel und die angesprochenen Fassaden der Platzwandungen wären als beispielhaft zu sehen, aber insofern aus der Realität abgeleitet, da Wertheim ohnehin plane, die gesamte Nordflanke des Leipziger Platzes zu vereinnahmen.

Schon im nächsten *Bauwelt*-Heft folgte, ebenfalls als offener Brief, die Erwiderung von Brinckmann, der seine Einschätzung nochmals in differenzierter Form darlegte – vor allem aber Bruno Schmitz versicherte, dass man grundsätzlich die gleiche Haltung teile und er seinen Beitrag im Wettbewerb durchaus hochschätze. Einmal mehr findet dabei die Kategorie des Monumentalen in beschriebener zeittypischer Weise Anwendung, indem Brinckmann zum Schmitz-Entwurf des vereinigten Potsdamer und Leipziger Platzes ausführt: „*Undurchführbar erscheint er mir im heutigen Berlin, was doch etwas anderes ist wie unmöglich, oder wie Ihnen die Tagespresse sagte: ‚phantastisch‘, ‚praktisch wertlos‘, ‚drohend mürrisch‘. Undurchführbar, denn auch wenn das Geld vorhanden wäre [...], fehlte doch die monumentale Gesinnung. Das kennzeichnen deutlich einige Wettbewerbsentwürfe.*“¹⁰⁵

Der Briefwechsel von Schmitz und Brinckmann ist auch über den Aspekt, Monumentalität als argumentative Kategorie zu verwenden, hinaus bemerkenswert. Zum einen unterstreicht er nochmals, dass die Rezeption des Beitrages *Wo ein Wille, da ein Weg* vornehmlich auf die Schaubilder fixiert war. Und diese riefen eine große, aber offenbar nicht ausschließlich positive Resonanz hervor. Zum anderen wird deutlich, dass gerade auch Bruno Schmitz mit dieser

¹⁰⁴ Vgl. Bruno Schmitz: *Phantastisch oder in den Grenzen der Möglichkeit?*, in: *Bauwelt*, 1. Jg. 1910, Nr. 19, S. 1 ff.

¹⁰⁵ Albert E. Brinckmann: *Phantastisch oder in den Grenzen der Möglichkeit? Eine Entgegnung von Privatdozent Dr. A. E. Brinckmann*, in: *Bauwelt*, 1. Jg. 1910, Nr. 20, S. 10

Reduktion auf das Bildliche, mit der Vernachlässigung der raumplanerischen und verkehrstechnischen Grundlagen seiner städtebaulich-architektonischen Vorschläge, unzufrieden war. Die Kritik des aufstrebenden Kunsthistorikers Brinckmann im Fachmedium *Bauwelt* hatte beim renommierten Architekten scheinbar einen ‚wunden Punkt‘ getroffen.¹⁰⁶ In einer Art und Weise, die sicherlich nicht intendiert war, fiel die Wirkungsmacht der eindrucksvollen Schaubilder zumindest insofern negativ auf das Projekt zurück, dass alle anderen Aspekte der umfangreichen Wettbewerbsarbeit kaum mehr wahrgenommen wurden. Schmitz wurde in dieser Hinsicht Opfer seiner eigenen Haltung, einerseits im Besonderen auf die durch das Bild vermittelte Ästhetik zu setzen, sie andererseits jedoch erklärterweise von jeder Erläuterung auszuschließen.

Der in der *Deutsche Bauzeitung* veröffentlichte Artikel von Fritz Eiselen, der explizit die Bearbeitung verkehrstechnischer Fragen im Wettbewerb Groß-Berlin behandelte, stellt hier eine seltene Ausnahme dar. Er betont nicht nur deren grundlegende Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und verweist auf die produktiven Möglichkeiten, die dem künstlerischen Städtebau durch die Verkehrsplanung gegeben werden könnten, sondern stellt im einleitenden Abschnitt fest: „Dieses Zusammenarbeiten von Verkehrstechniker und Baukünstler kommt in dem Entwurf ‚Wo ein Wille, da ein Weg‘ wohl am schärfsten zum Ausdruck“. ¹⁰⁷ Und auch Otto Blum war offenbar darum bemüht, ein gesamtheitliches Verständnis des zusammen mit Bruno Schmitz sowie Havestadt & Contag erarbeiteten Wettbewerbsbeitrags zu fördern. In einem Aufsatz für die *Bauwelt*, der im Mai 1910 erschien, erläuterte er insbesondere das eisenbahntechnische Konzept der eingereichten Arbeit, betonte dessen fachliche Seriosität und unterstrich, dass erst diese Verkehrsplanung die Basis gegeben habe, für die darauf aufbauenden baukünstlerischen Entwürfe zur Innenstadt.¹⁰⁸ Hinzu kamen mehrere Vorträge von Otto Blum. Im Rahmen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin beispielsweise bekräftigte er: „Und man kann das schaffen, den Kleinmütigen zum Trotz, die da von Unmöglichkeit reden. Man muß nur groß genug denken können im Monumentalen und kühl genug im Verkehrstechnischen und Wirtschaftlichen.“¹⁰⁹ Im Vortrag beim Architekten-Verein zu Berlin (AIV) ließ er dem Bericht nach ebenfalls erkennen, dass er die Arbeit durch die Kritik oberflächlich behandelt und ungerechtfertigten Vorwürfen ausgesetzt sah.¹¹⁰

¹⁰⁶ Brinckmann, zu diesem Zeitpunkt 28 Jahre alt, war mit seinem 1908 veröffentlichten Buch *Platz und Monument. Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst in neuerer Zeit* bekannt geworden und zu einer wichtigen Stimme im städtebaulichen Diskurs avanciert. Bruno Schmitz hingegen zählte bereits seit den 1890er Jahren zu den bedeutendsten Architekten Deutschlands.

¹⁰⁷ Fritz Eiselen: Die Lösung der Verkehrsfrage im Wettbewerb Groß-Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg. 1910, Nr. 50, S. 385

¹⁰⁸ Otto Blum: Das Problem der Innenstadt Berlin und die Eisenbahnen. in: *Bauwelt*, 1. Jg. 1910, Nr. 14, S. 1 ff.

¹⁰⁹ Otto Blum: Der Verkehr, die Grundlage des künftigen Groß-Berlin. Vortrag abgedruckt in: *Der Städtebau*, 8. Jg. 1911, Nr. 7, S. 77

¹¹⁰ Vgl. *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg. 1910, Nr. 92, S. 749

An der dominierenden Wahrnehmung des Beitrages änderten diese Bemühungen jedoch nichts. Die zeitgenössische Kritik konzentrierte sich vornehmlich auf die baukünstlerische Ambition und die beeindruckende Ästhetik der Entwurfssequenzen zum Innenstadtbereich. Die bereits im Zusammenhang der Formenargumentation erläuterten Leitmotive *Ordnung*, *Monumentalität* und *Schönheit* bildeten dabei auch hier die bestimmenden Aspekte. Die Frage, inwieweit der vereinigte Potsdamer und Leipziger Platz im Kontext der vorgelegten städtebaulichen Planung die viel diskutierten Verkehrsprobleme lindern könne, findet sich in den Besprechungen des Entwurfes beispielsweise nicht wieder. Hierbei ist sicher zu berücksichtigen, dass es angesichts des Umfangs sowie der inhaltlichen Komplexität und Diversität der Wettbewerbsbeiträge grundsätzlich eine Herausforderung darstellte, sie durchgehend in allen Aspekten zu erfassen respektive zu würdigen. Weiterhin ist anhand der Quellenlage nicht nachzuvollziehen, ob die Autoren der ersten Besprechungen direkten Zugriff auf sämtliches Material der Einreichungen hatten und was genau von den einzelnen Beiträgen auf der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin gezeigt worden ist, auf die sich wiederum die nachfolgende Rezeption maßgeblich stützte.¹¹¹ Insofern ist die inhaltliche Zuspitzung auf jeweils ausgewählte Aspekte der verschiedenen Beiträge erklärbar – und im Fall des Beitrages *Wo ein Wille, da ein Weg* stachen die großformatigen Schaubilder mit den Entwürfen von Bruno Schmitz im Besonderen heraus. Die städtebauliche sowie architektonische Neufassung des Potsdamer und des Leipziger Platzes zu einer räumlichen und formalen Einheit stellte dabei eine wichtige Facette dar, auf welche die Kritik jedoch nur vereinzelt konkret einging.

2.1.6 Zusammenfassung und Einordnung

Der von Bruno Schmitz im Wettbewerb Groß-Berlin vorgelegte Entwurf für den Potsdamer und Leipziger Platz zählt zu den herausragenden Einlassungen für diesen zentralen Ort der Stadt. Dies gilt zeitübergreifend, vor allem aber auch für die Zeitebene um 1910. Die Sonderstellung kommt zunächst darin zum Ausdruck, dass kein anderer zeitgenössischer Entwurf annähernd manifest in die städtebauliche und architektonische Verfasstheit der Doppelplatzanlage eingriff. Die offenkundigen Verkehrsprobleme, bisweilen auch etwaige städtebauliche Defizite des Potsdamer Platzes, wurden zwar immer wieder diskutiert, der bestimmende Ansatz der verschiedenen planerischen Konzepte zur Verbesserung der Situation bestand jedoch darin, Ausweichstrecken

¹¹¹ Die Beurteilungen der Jury wurden im November 1910 veröffentlicht, die Erläuterungsberichte der preisgekrönten Entwürfe erst 1911. Der zur Städtebau-Ausstellung in Berlin publizierte Führer fasst die 27 Beiträge des Wettbewerbs unter einer Position zusammen und verweist darüber hinaus auf die Denkschrift des Preisgerichts sowie die einzelnen Erläuterungsberichte – wobei unklar bleibt, ob beides auf der Ausstellung einzusehen war. Vgl. *Führer durch die Allgemeine Städtebau-Ausstellung Berlin*, Berlin 1910, S. 19; Markus Tubbesing: *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/ Berlin 2018, S. 16 f.

für den Verkehr zu schaffen und eventuell die Durchlässigkeit zwischen den Plätzen zu erhöhen, indem die Torhäuser von Schinkel versetzt oder ersetzt würden. Auch die anderen preisgekrönten Beiträge im Wettbewerb Groß-Berlin folgten dieser Richtung. Die Einreichung von Joseph Brix, Felix Genzmer und der Hochbahngesellschaft sah vor, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse die Torhäuser leicht nach Osten zu verschieben sowie zwei zusätzliche Fahrbahnen durch die Grünflächen des Leipziger Platzes zu führen. Hermann Jansen sowie die Arbeitsgemeinschaft Rudolf Eberstadt, Bruno Möhring und Richard Petersen ließen ihn gänzlich unberührt.¹¹²

Bei allen Problemen, die diese Engstelle an der vormaligen Stadtgrenze hervorrief, bestand offenbar ein breiter Konsens dahingehend, die städtebauliche Figur und Geschlossenheit des Leipziger Platzes nicht in Frage zu stellen. Jenseits der erwähnten Vorschläge zur Verkehrsverbesserung, ist überhaupt nur ein weiterer Entwurf aus dieser Zeitebene zu ermitteln, der den Leipziger Platz thematisierte. Er entstand im Zusammenhang der Debatte um eine etwaige Translozierung der barocken Königskolonnaden am Bahnhof Alexanderplatz, die angesichts der baulichen Veränderung des Umfeldes dort zunehmend bedrängt und deplatziert wirkten. Die Architekten Heinrich Kayser und Karl von Groszheim (Kayser & von Groszheim) schlugen daher vor, sie auf dem Leipziger Platz aufzustellen. Die entsprechenden Zeichnungen und Schaubilder sind im April 1910 in der *Deutschen Bauzeitung* veröffentlicht worden.¹¹³ Hier ging es jedoch nicht darum, die bestehende Situation verbessern oder aufwerten zu müssen. Vielmehr dürfte die Intention die gewesen sein, dass gerade der statuarische Leipziger Platz einen würdigen Rahmen für das translozierte Monument bieten könne. Allein das Aufbrechen dieser weithin als gesetzt angesehenen städtebaulichen Figur, um in westlicher Erweiterung einen vereinigten und architektonisch ebenfalls neu gefassten Stadtplatz zu schaffen, hebt daher den Entwurf von Bruno Schmitz von allen anderen zeitgenössischen Einlassungen zum Potsdamer und Leipziger Platz ab. Wie im Erläuterungsbereich formuliert, war für diesen Stadtbereich „*nicht mehr von einer Änderung, sondern von einer völligen Neugestaltung zu sprechen*“¹¹⁴.

Eine weitere Qualität des Schmitz-Entwurfes ist darin zu sehen, dass er einige der bestimmenden Themen des zeitgenössischen Städtebau-Diskurses, respektive damalige Forderungen an einen adäquaten Städtebau für (Groß-)Berlin, auf besonders anschauliche Art und Weise in bauliche Formen übersetzte. Mit großer Geste, die dem Pathos der im Diskurs gebräuchlichen Sprache nicht nachstand, führten die Schaubilder Sequenzen der Weltstadt Berlin vor, in der mindestens

¹¹² Vgl. *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911

¹¹³ Vgl. Zur Versetzung der Königskolonnaden in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg. 1910, Nr. 27, S. 193 ff.

¹¹⁴ *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt IV., S. 48

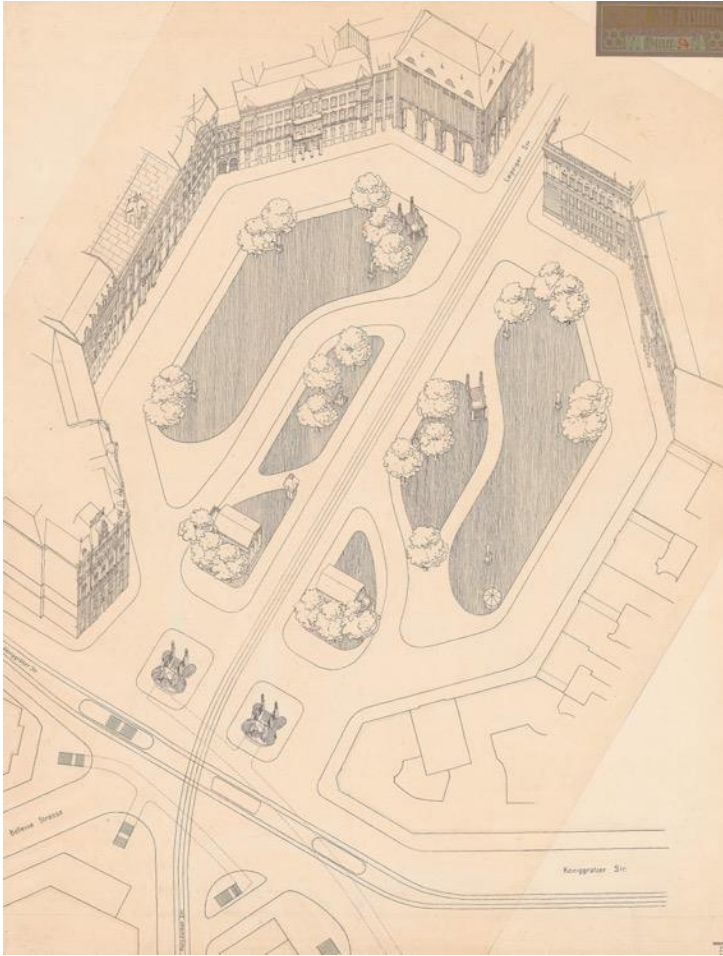


Abb. 18:
Joseph Brix und Felix Genzmer
mit der Hochbahngesellschaft,
Vorschlag zum Leipziger Platz
im Wettbewerb Groß-Berlin,
1908/09

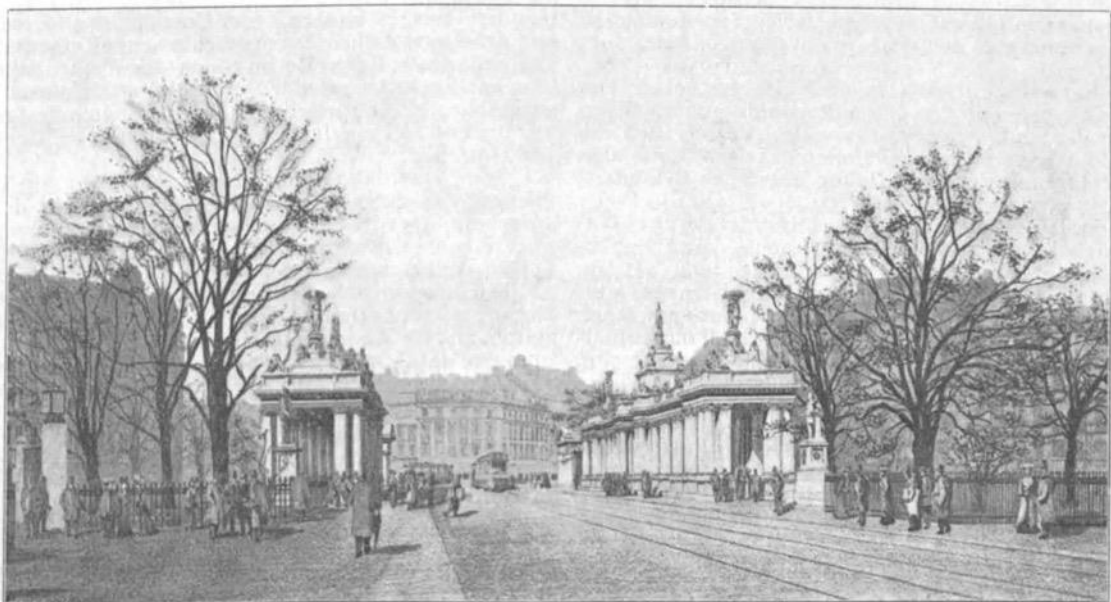


Abb. 19: Kayser & von Groszheim, Entwurf zur Aufstellung der Königskolonnaden auf dem
Leipziger Platz, 1910

die Aspekte Ordnung, Größe und Monumentalität sowie – für viele Betrachter – auch Schönheit unmittelbaren Ausdruck fanden. Dabei zeigen sie, stellt man sie etwa den Ölgemälden gegenüber, mit denen die Entwürfe von Felix Genzmer illustriert waren, eine Unschärfe in der Darstellung, welche die gestalterischen Grundzüge hervorstellt und im Besonderen den paradigmatischen Charakter betont. Der im Kontext der weitergefassten Sequenz *Neu-Berlin am Südcentralbahnhof* vorgelegte Entwurf für einen vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz ging deshalb auch im übertragenen Sinn über den konkreten Ort hinaus. Schon von der zeitgenössischen Rezeption wurde er, eingebettet in die anderen Vorschläge zum Stadtzentrum, vielmehr als exemplarisch im Sinne eines Idealentwurfes aufgefasst. Im 1913 veröffentlichten Sonderheft der *Berliner Architekturwelt* zu Bruno Schmitz schrieb Hans Schliepmann von „großen, mit ersten Preisen ausgezeichneten, aber, ach, ins Reich der Ideale gehörenden Bebauungspläne die er für Großberlin und für Düsseldorf anstellte. [...] Keiner der alten Renaissancemeister und selbst Schinkel nicht hat eine gleich ungemeine Phantasie und Gestaltungskraft bewiesen. Und nicht etwa handelt es sich um bloße Träume einer ausschweifenden Phantastik; seine Städte der Schönheit sind so sehr nach allen wohlbegründeten Forderungen der Städtebaukunst geplant, daß man auch hier wieder eine ganze Ästhetik aus den Entwürfen ableiten oder mit blendenden Beispielen belegen könnte.“¹¹⁵

An dem von Bruno Schmitz vorgelegten Entwurf zur städtebaulichen und architektonischen Neufassung des Potsdamer und des Leipziger Platzes lassen sich somit maßgebliche Facetten des Städtebaus um 1910 beispielhaft nachvollziehen. Dies reicht vom Kontext seiner Entstehung und der inhärenten Ambition des Entwurfs über seine formale Umsetzung und deren Argumentation bis hin zu seiner Rezeption und Kritik. Eingedenk der erwähnten Planungen aus Paris, London und Chicago, spiegelt das Berliner Beispiel dabei auch internationale Tendenzen im damaligen Städtebau.

¹¹⁵ Bruno Schmitz. XIII. Sonderheft der *Berliner Architekturwelt*, mit Text von Hans Schliepmann, Berlin 1913, S. IX



Abb. 20: Abbildungen zur Ankündigung des Wettbewerbs in der *Deutschen Bauzeitung*, mit Aufnahmen der bestehenden Situation und Darstellung der projektierten Untertunnelung für die Straßenbahn, 1906

2.2 Pariser Platz: Die Entwürfe im Preisausschreiben zur Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes, 1906/07

Im Herbst 1905 hatte die *Große Berliner Straßenbahn-Gesellschaft* eine Planung zum Ausbau ihres Streckennetzes vorgelegt, die unter anderem eine im Tunnel geführte Linie entlang der Straße Unter den Linden vorsah. Sie sollte vom Opernplatz (heute: Bebelplatz) bis zu einem ebenfalls unterirdischen Knotenpunkt vor dem Brandenburger Tor führen und zu einer wesentlichen Verbesserung des Verkehrs zwischen dem Zentrum und den westlich gelegenen Stadtquartieren beitragen.¹¹⁶ Die Herstellung der Tunnel in offener Bauweise voraussetzend, ging die Planung hierbei vom Abriss der beiden das Brandenburger Tor flankierenden, nach Entwurf von Friedrich August Stüler errichteten Wohnhäuser Pariser Platz 1 und 7 aus.¹¹⁷ Eingedenk der ohnehin bemängelten Verkehrsverhältnisse am Pariser Platz sowie der immer wieder diskutierten Frage, ob dessen westlicher Abschluss baulich neu zu fassen respektive zum Platz vor dem Brandenburger Tor (heute: Platz des 18. März) zu öffnen sei, bot sich somit ein konkreter Anlass, beide Aspekte von Neuem zu thematisieren. Vor diesem Hintergrund initiierte die *Königliche Akademie des Bauwesens*¹¹⁸ auf Anregung des Mitglieds Johannes Otzen im Oktober 1906 das „*Preisausschreiben zur Erlangung von Skizzen für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes*“.¹¹⁹ Der offene Ideenwettbewerb richtete sich an alle deutschen Architekten und war mit einem Preisgeld von 2.000 Mark dotiert.

Das in verschiedenen Fachzeitschriften veröffentlichte Programm übernahm die Prämisse, dass die beiden privaten Häuser nördlich und südlich des Brandenburger Tores für den Tunnelbau abgebrochen werden müssen, und rief dazu auf, durch entsprechende Neubauten oder auf andere Art und Weise einen neuen westlichen Abschluss des Pariser Platzes zu formulieren. Dabei sei sowohl eine erhöhte Verkehrsdurchlässigkeit zu schaffen als auch die herausgehobene Stellung des Brandenburger Tores sowie die Gesamtwirkung des Pariser Platzes zu berücksichtigen. Dem Programm waren ein Lageplan mit der geplanten unterirdischen Trassenführung der Straßenbahn, zwei Ansichtszeichnungen des Brandenburger Tores sowie zwei Fotografien der Bestandsituation

¹¹⁶ Vgl. Plan einer tiefgreifenden Umgestaltung der Verhältnisse im Herzen von Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 39. Jg., 1905, Nr. 79, S. 480

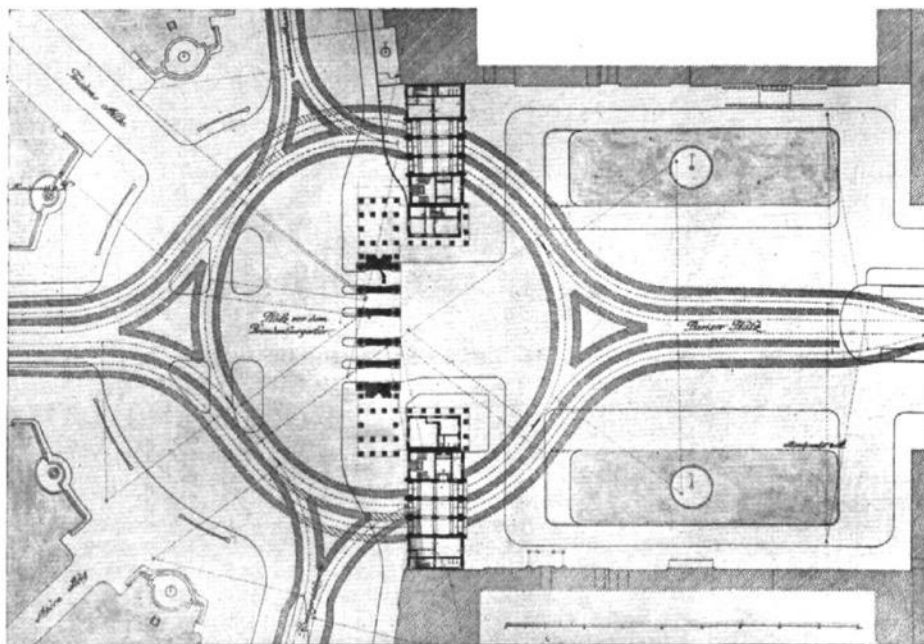
¹¹⁷ Vgl. Albert Hofmann: Die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 40. Jg., 1906, Nr. 84, S. 573 f.

¹¹⁸ Die 1880 gegründete *Königliche (Preußische) Akademie des Bauwesens* beriet als Gremium gewählter Fachleute das *Ministerium der öffentlichen Arbeiten* bei Bauaufgaben herausgehobener Bedeutung, konnte aber auch ohne expliziten Auftrag tätig werden. Zu den Mitgliedern der Abteilung Hochbau zählten weitere renommierte Architekten wie Franz Schwechten oder Karl Hinckeldeyn. Vgl. *Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen 1900 bis 1910. Bericht an Seine Majestät den Kaiser und König, erstattet von dem Minister der öffentlichen Arbeiten*, Berlin 1911

¹¹⁹ Vgl. GStA PK Berlin: I. HA Rep. 210 Akademie des Bauwesens 1886-1945, Nr. 9



Ansicht vom Pariser Platz aus.



Ansicht vom Pariser Platz aus

Wettbewerbsentwurf zur Umgestaltung des Pariser Platzes. Architekten: Reimer & Körte, Berlin.

Abb. 21: Abdruck des ersten prämierten Entwurfs von Reimer & Körte („Zwei Torhäuser“) in der *Berliner Architekturwelt*, 1907

beigefügt. Von den Teilnehmern wurden ein Gesamtgrundriss der Anlage, Ansichten und Schnitte, zwei perspektivische Schaubilder sowie ein kurzer Erläuterungsbericht gefordert. Die Entwürfe waren bis zum 15. Januar 1907 zu übersenden.¹²⁰ Von insgesamt 68 eingegangenen Arbeiten entsprachen 66 den formalen Bestimmungen. Sie wurden von den Mitgliedern der Abteilung für Hochbau in zwei Sitzungstagen bewertet und schließlich vier Beiträge für die Preisvergabe in Betracht gezogen. Da man jedoch keinen alleinigen Preisträger auszumachen vermochte, wurden zwei mit je 1.000 Mark dotierte Preise sowie zwei ehrende Erwähnungen vergeben. Die finale Abstimmung vom 25. Februar 1907 ergab als Preisträger die Entwürfe mit den Kennworten „*Zwei Torhäuser*“, eingereicht vom Berliner Architekturbüro Reimer & Körte, sowie „*Hie guet Brandenburg allewege*“ von Bruno Möhring. Jeweils eine ehrende Erwähnung erhielten der Beitrag „*Finale*“ von Gottfried Wehling aus Düsseldorf sowie die Einreichung „*Idee*“, deren Verfasser aus den Quellen nicht zu ermitteln ist.¹²¹

Bildlich überkommen sind lediglich die beiden erstplatzierten Arbeiten sowie der mit einer Anerkennung versehene Entwurf von Gottfried Wehling, zu denen im Juli 1907 entsprechende Zeichnungen in der *Berliner Architekturwelt* veröffentlicht worden sind.¹²² Der Artikel enthält zudem das Schaubild eines Wettbewerbsbeitrags von Adolf Hartung, bei dem es sich vermutlich um die Einreichung mit dem Motto „*Pariser Platz*“ handelt, die von der Jury nicht in die engere Wahl genommen worden war. Zahlreiche weitere Entwürfe wurden in der zeitgenössischen Fachpresse zwar erwähnt bzw. besprochen, jedoch nur unter Nennung der jeweiligen Kennwörter und ohne ergänzende Abbildungen. Insofern thematisiert die nachfolgende Analyse in erster Linie die durch bildliche Darstellungen vermittelten Beiträge von Reimer & Körte („*Zwei Torhäuser*“), Bruno Möhring („*Hie guet Brandenburg allewege*“), Gottfried Wehling („*Finale*“) sowie Adolf Hartung („*Pariser Platz*“). Zu den ersten drei Entwürfen waren in der *Berliner Architekturwelt* jeweils ein perspektivisches Schaubild mit Blick vom Pariser Platz nach Westen und ein Gesamtgrundriss abgedruckt, beim Entwurf von Reimer & Körte zusätzlich auch eine Ansichtszeichnung der westlichen Platzfront vom Pariser Platz aus gesehen. Aus der Einreichung von Adolf Hartung wurde lediglich das vom Pariser Platz Richtung Westen blickende Schaubild veröffentlicht. Die zum Wettbewerb eingereichten Erläuterungsberichte sind nicht vermittelt.

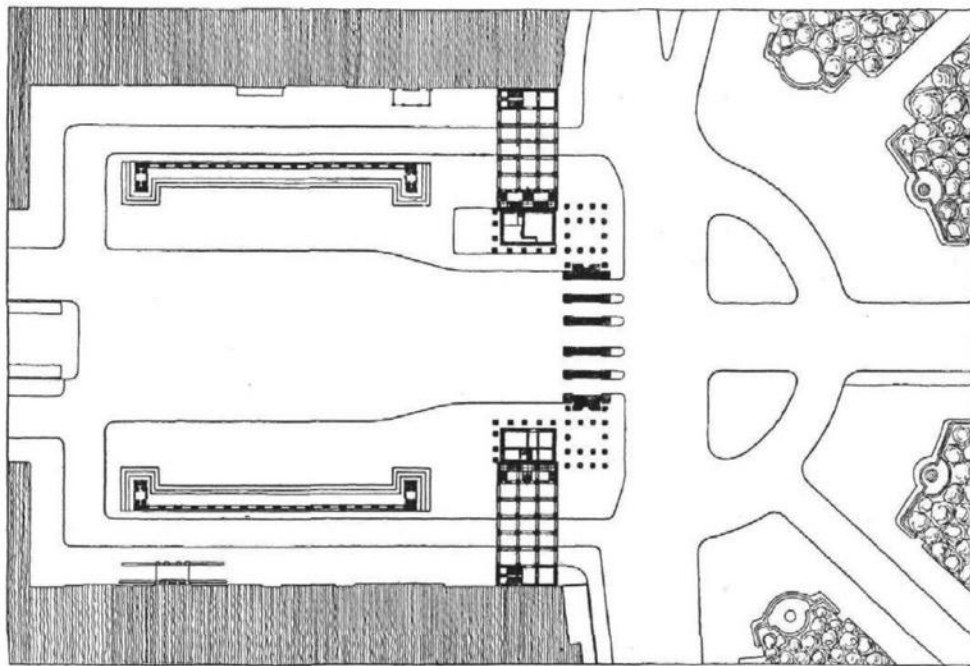
¹²⁰ Vgl. u.a. Preisausschreiben für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 26. Jg., 1906, Nr. 83, S. 530

¹²¹ Die Protokolle der Jury-Sitzungen nennen lediglich die Kennwörter und Ordnungsnummern der anonymisierten Beiträge. In der Berichterstattung wurden zumeist nur die Verfasser der beiden Preise namentlich genannt. Vgl. GStA PK Berlin: I. HA Rep. 210 Akademie des Bauwesens 1886-1945, Nr. 9; Preisausschreiben für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 27. Jg., 1907, Nr. 25, S. 179

¹²² Vgl. Ernst Spindler: Das Brandenburger Tor und seine Erweiterung. in *Berliner Architekturwelt*, 10. Jg., 1907, Nr. 4, S. 128 ff.



Ansicht vom Pariser Platz aus.



Wettbewerbsentwurf zur Umgestaltung des Pariser Platzes.

Architekt: Bruno Möhring, Berlin.

Abb. 22: Abdruck des zweiten prämierten Entwurfs von Bruno Möhring („*Hie guet Brandenburg allewege*“) in der *Berliner Architekturwelt*, 1907

2.2.1 Entwurfsbeschreibung

Der Entwurf von Konrad Reimer und Friedrich Körte (Reimer & Körte) beschränkt sich auf den Ersatz der beiden 1844-48 nach Plänen von Friedrich August Stüler errichteten Wohnhäuser links und rechts des Brandenburger Tores. An ihrer Stelle sind spiegelsymmetrische Neubauten vorgesehen, welche die Kubatur der Vorgängerbauten übernehmen, aber flache Walmdächer hinzufügen. Im Gegensatz zu den gleichmäßig gegliederten Fassaden Stülers, zeigen sie eine klare Konzentration auf die Mitte, wo jeweils ein dreiachsiger Durchgang angeordnet ist. Die zusätzlichen Wegeverbindungen zwischen Pariser Platz und dem westlichen Vorplatz sind mit Rundbögen überfangen und in der Fassade durch figurenbekrönte Pilaster sowie die Ausbildung der Fenster architektonisch betont. Während die neuen Durchgänge wohl ausschließlich für Fußgänger gedacht waren, stand dem fahrenden Verkehr weiterhin die fünfachsig Durchfahrt des Brandenburger Tores zur Verfügung, das der Entwurf unverändert belässt.

Die ebenfalls mit 1.000 Mark prämierte Arbeit von Bruno Möhring geht nach einem ähnlichen Prinzip vor. Auch hier bleibt der Torbau in Gänze erhalten. Die vorgesehenen Neubauten nördlich und südlich des Brandenburger Tors sind allerdings nahezu als Wiederbau der Häuser Stülers angelegt, indem sie exakt deren Kubatur und weitgehend auch deren architektonische Gestalt übernehmen. Jeweils fünf der sieben Gebäudeachsen sind im Erdgeschoss jedoch auch hier als überwölbte Durchwegung ausgebildet, die hier sowohl dem Fußgänger- als auch dem Wagenverkehr als zusätzliche Verbindung zwischen dem Pariser Platz und dem westlichen Vorplatz dienen. Darüber hinaus greift der Entwurf von Möhring aber auch in die Raumgestalt des Pariser Platzes ein. Anstelle der beiden gärtnerisch gestalteten Grünflächen im nördlichen und südlichen Bereich sind hier spiegelsymmetrisch Kolonnaden angeordnet. Jeweils mit einem gepflasterten Vorbereich versehen, formulieren sie ein inneres Platz-Karree und separieren die rückwärtig geführten neuen Verbindungsstraßen.

Der mit einer Anerkennung bedachte Beitrag von Gottfried Wehling zeigt einen anderen Ansatz. Die vorgesehenen Neubauten links und rechts des Tores unterscheiden sich hier architektonisch deutlich von den Vorgängerbauten. So ist das dritte Geschoss durch eine umlaufende Stellung raumhoher Fenster zwischen schlanken Pfeilern als Hauptgeschoss artikuliert und ein Walmdach schließt die spiegelsymmetrisch gleichen Gebäude ab. Vor allem aber sind sie jeweils von sieben auf fünf Achsen verkürzt. Der so gewonnene Raum wird genutzt, um das Wach- und das Zollhaus vom zentralen Portal des Brandenburger Tores abzurücken und die beidseitigen Säulenhallen auf nunmehr drei Achsen zu verbreitern. Diese bauliche Veränderung führt zu einer Erweiterung der Durchwegung für den Fußgängerverkehr, während der fahrende Verkehr auch hier auf die Durchfahrten des Portals beschränkt bleibt. Ein weiteres prägnantes Element dieses Entwurfes sind zudem zwei Obelisken, die dem Torbau auf der Tiergartenseite flankierend zur Seite gestellt sind und dieses in der Höhe um etwa das Doppelte überragen.



Ansicht vom Pariser Platz aus.

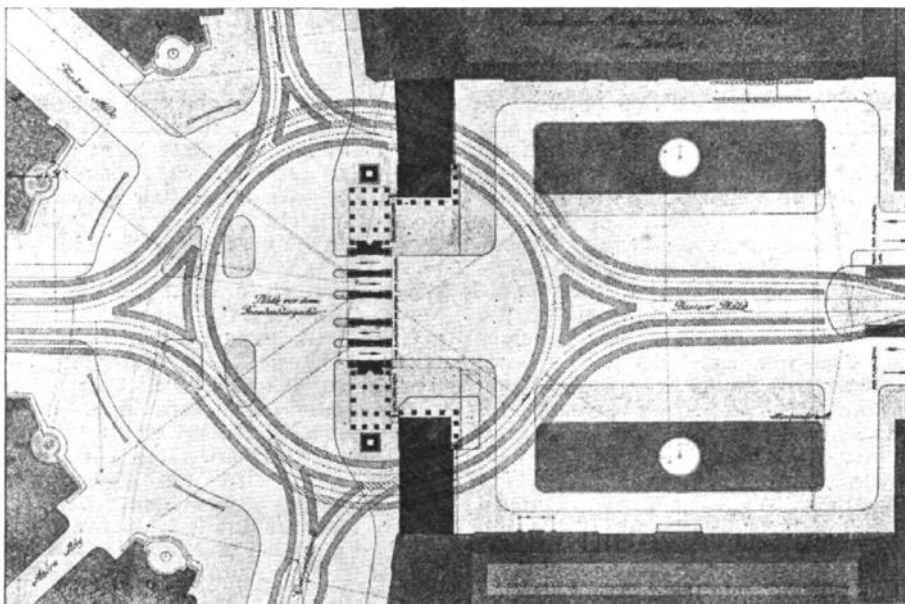


Abb. 23: Abdruck des mit einer Anerkennung versehenen Entwurfs von Gottfried Wehling („Finale“) in der *Berliner Architekturwelt*, 1907



Abb. 24: Schaubild zum Wettbewerbsbeitrag von Adolf Hartung („Pariser Platz“) in der *Berliner Architekturwelt*, 1907

Der nur in Form eines Schaubildes vermittelte Wettbewerbsbeitrag von Adolf Hartung zeigt im Vergleich mit den drei vorangestellten Entwürfen eine nochmals andere Konzeption. Hier wird die bauliche Figur des Brandenburger Tores gewissermaßen auf die gesamte Breite der westlichen Platzfront ausgedehnt. Anstelle der abzubrechenden Wohnhäuser Pariser Platz 1 und 7 sieht der Verfasser zwei identische Neubauten vor, welche in Kubatur und Gestaltung die Architektur der vorhandenen Säulenhallen mit Wach- und Zollhaus aufnehmen und bis zur nördlichen sowie südlichen Platzflanke fortsetzen. Die eingestellten, anscheinend fensterlosen Baukörper sind dabei an diese Flanken herangerückt und lassen zu den Seitengebäuden des Brandenburger Tores jeweils eine Durchwegung von drei Achsen. Ob diese zusätzlichen Öffnungen dem Fußgänger- oder auch dem fahrenden Verkehr dienen sollten, ist aus der Darstellung nicht ersichtlich. Im Anschluss an die bestehenden Platzflanken sind die beiden Neubauten ferner durch tempelartige Aufsätze erhöht.

2.2.2 Diskutierte praktische Aspekte und ihr Einfluss auf die Entwürfe

Ähnlich wie am Potsdamer und Leipziger Platz, hatte auch das stadträumliche Umfeld des Pariser Platzes seit der 1865 beschlossenen Niederlegung der Akzisemauer einen signifikanten Wandel erfahren, was zu einer veränderten Stellung innerhalb des stadträumlichen Gefüges führte. Aufgrund des Tiergartens kam es jenseits des Brandenburger Tores zwar nicht im selben Maße zu einer Verstädterung wie am Potsdamer Platz, doch mit dem Alsen-Viertel im bis dahin eher abseitig gelegenen Spreebogen war immerhin in unmittelbarer Nähe ein neues urbanes Quartier entstanden. Der Bereich nordwestlich des Brandenburger Tores erlangte dann aber vor allem durch den 1894 abgeschlossenen Bau des Reichstagsgebäudes erhebliche Bedeutung und das Alsen-Viertel avancierte unter anderem zu einem bevorzugten Standort für diplomatische Vertretungen.¹²³ Der Pariser Platz – mit der Botschaft Frankreichs – lag somit zwischen dem etablierten politischen Zentrum Berlins an der Wilhelmstraße, dem Kernbereich monarchistischer Repräsentation am östlichen Ende der Straße Unter den Linden und dem neuen räumlich-funktionalen Schwerpunkt am Reichstag. Darüber hinaus stellte die vom Platz vor dem Brandenburger Tor ausgehende Chaussee durch den Tiergarten die direkte Wegeverbindung zwischen dem Zentrum Berlins und der prosperierenden Stadt Charlottenburg dar.

Im Verbund mit dem vervielfachten Verkehrsaufkommen, das im Zuge der rasanten Wachstumsentwicklung (Groß-)Berlins seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zu verzeichnen war, führte dies zu einer stark erhöhten Frequentierung des Pariser Platzes. Der Bebauungssituation geschuldet, verengte sich dabei der gesamte fahrende Verkehr auf die fünf Durchfahrten des Brandenburger

¹²³ Vgl. u.a. Wolfgang Ribbe: *Geschichte Berlins*, Bd. 2, S. 755 f.

Tores, während für Fußgänger nur die seitlichen Durchgänge am Wach- bzw. am Zollhaus blieben. Vor diesem Hintergrund stellte das Thema Verkehr, genauer, eine etwaige Vergrößerung der Durchlässigkeit im Übergang vom Pariser Platz zum Platz vor dem Brandenburger Tor, aus damaliger Perspektive die größte praktische Notwendigkeit dar, die es zu lösen galt. So waren die Planungen der Straßenbahngesellschaft nicht nur unmittelbarer Anlass des Preisausschreibens. Die Notwendigkeit erweiterter Verkehrswege zwischen Pariser Platz und dem westlichen Vorplatz wurde als Faktum und Prämisse angenommen. Dementsprechend hieß es unter Punkt 1 im Programm: *„Zur Erleichterung des wachsenden Verkehrs müssen geräumige neue Verbindungen zwischen dem Pariser Platz und dem Tiergarten geschaffen werden.“*¹²⁴ Die Verbesserung der Verkehrswege – durch Erweiterung und/oder Neuorganisation – stellte also einen zentralen Aspekt für die Abfassung der Entwürfe dar.

Der Erhalt des Brandenburger Tores wurde dabei offenbar als selbstverständlich vorausgesetzt, denn das Programm ging hierauf überhaupt nicht ein. Allenfalls eine Verschiebung der seitlichen Flügelbauten mit Wach- und Zollhaus ist als Möglichkeit erwähnt, die nicht zum Ausschluss führen würde. Ihr Erhalt allerdings sei aus geschichtlichen Gründen erwünscht. Der Ersatz der für den Tunnelbau abzubrechenden Häuser Pariser Platz 1 und 7 durch Neubauten war hingegen lediglich optional. Andere praktische Notwendigkeiten, wie etwa die Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Baumaßnahmen, thematisierte die Ausschreibung nicht. Abschließend wurde darauf verwiesen, dass es sich bei dem Wettbewerb um eine rein ideelle Aufgabe handle.¹²⁵

2.2.3 Diskutierte ästhetische Aspekte und ihr Einfluss auf die Entwürfe

Die von den Teilnehmern einzureichenden Erläuterungsberichte sind nicht überliefert, ebenso finden sich in den Quellen keine Zitate oder indirekt wiedergegebene Aussagen der Verfasser zur Erklärung ihrer Entwürfe. Insofern kann in diesem Fall nur aus dem zeitgenössischen Kontext heraus gefolgert werden, welche Aspekte die Formenfindung der vier thematisierten Beiträge bestimmt haben. Und hier zeigt sich, dass, neben der praktischen Notwendigkeit, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Pariser Platz zu erreichen, die baukünstlerische Bewertung der bestehenden Situation von entscheidender Bedeutung war. Dies bezog sich vor allem auf den westlichen Abschluss des Platzes, dessen mögliche Umgestaltung und Öffnung zum Tiergarten sowie eine etwaige Freistellung des Brandenburger Tores.

¹²⁴ Preisausschreiben für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 26. Jg., 1906, Nr. 83, S. 530

¹²⁵ Vgl. ebd.

Aufgebracht wurden diese Aspekte maßgeblich durch den 1889 durchgeführten Wettbewerb für ein Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I., bei dem es nicht allein um die architektonische und bildhauerische Gestaltung des Denkmals ging, sondern vor allem auch um die Wahl eines geeigneten Standortes. Aus den vorgeschlagenen Optionen wurde vielfach der Pariser Platz gewählt und eine ganze Reihe von Beiträgen hatte dabei auch eine Freistellung des Brandenburger Torres erwogen.¹²⁶ Einerseits folgte dieser Ansatz dem pragmatischen Gedanken, seitlich des Torres Raum für den Verkehr schaffen zu müssen, wenn man das Denkmal zentral auf dem Platz aufstellen würde. Andererseits kam darin die zeitgenössische Wahrnehmung des Brandenburger Torres zum Ausdruck, das über das 19. Jahrhundert hinweg selbst mehr und mehr den Charakter eines nationalen Denkmals angenommen hatte.¹²⁷ Seine Freistellung, die physische Trennung von der übrigen Platzumbauung und damit die sichtbare Enthebung von der einstigen funktionalen Bestimmung, erschien insofern angemessen. In dieser Form monumentalisiert, bot der Torbau den entsprechenden Entwürfen entweder einen geeigneten Fond für das Kaiser-Denkmal oder es wurde in dessen architektonische Fassung integriert. Ein zweites entwurfliches Motiv, das mit der Freistellung unmittelbar verbunden ist und ebenfalls bereits in diesen Wettbewerbsbeiträgen auftaucht, ist die Verbindung respektive Vereinigung des Pariser Platzes und des Platzes vor dem Brandenburger Tor zu einer Gesamtanlage. Beide Aspekte zeigen sich – unterschiedlich umgesetzt – beispielhaft in den bildlich vermittelten Beiträgen von Bernhard Schaepe (Merkwort: *Aus Liebe für König und Vaterland*) sowie von Hermann Ende und Wilhelm Böckmann (Ende & Böckmann, Merkwort: *Salve senex Imperator*).¹²⁸ Letztere Arbeit entstand dabei unter Mitarbeit von Adolf Hartung, dessen Beitrag im Wettbewerb von 1906/07 hier ebenfalls behandelt wird.

Einen neuerlichen Schub erhielt die Freistellungs-Debatte im Jahr 1903, mit der Aufstellung der Denkmäler für Kaiser Friedrich III. und dessen Gemahlin Victoria (ab 1888 selbstbenannt: *Kaiserin Friedrich*) am östlichen Rand des Tiergartens, direkt gegenüber des Brandenburger Torres. Die von Ernst von Ihne entworfene Positionierung im Halbrund suchte dabei augenscheinlich den Platz vor dem Brandenburger Tor in bescheidenem Maß architektonisch zu fassen. Im gleichen Zug wurde aber auch die Absicht geäußert, die Wohnhäuser zu beiden Seiten des Brandenburger Torres niederzulegen, um eine freie Sicht vom Pariser Platz auf die Denkmäler zu erreichen bzw. eine gesamtheitliche größere Anlage herzustellen, mit dem freigestellten Torbau im Zentrum.¹²⁹

¹²⁶ Vgl. Die Preisbewerbung für Entwürfe zu einem National-Denkmal Kaiser Wilhelms I. in: *Deutsche Bauzeitung*, 23. Jg., 1889, ab Nr. 75, S. 451 ff.

¹²⁷ Vgl. u.a. Laurenz Damps: *Der Pariser Platz. Der Empfangssalon Berlins*, Berlin 1995, S. 90

¹²⁸ Vgl. Wettbewerb für ein Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I. in: *Blätter für Architektur und Kunsthandwerk*, 3. Jg., 1890, Nr. 1, S. 3, Tafel 8 und 9

¹²⁹ Vgl. Albert Hofmann: Die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 40. Jg., 1906, Nr. 84, S. 574

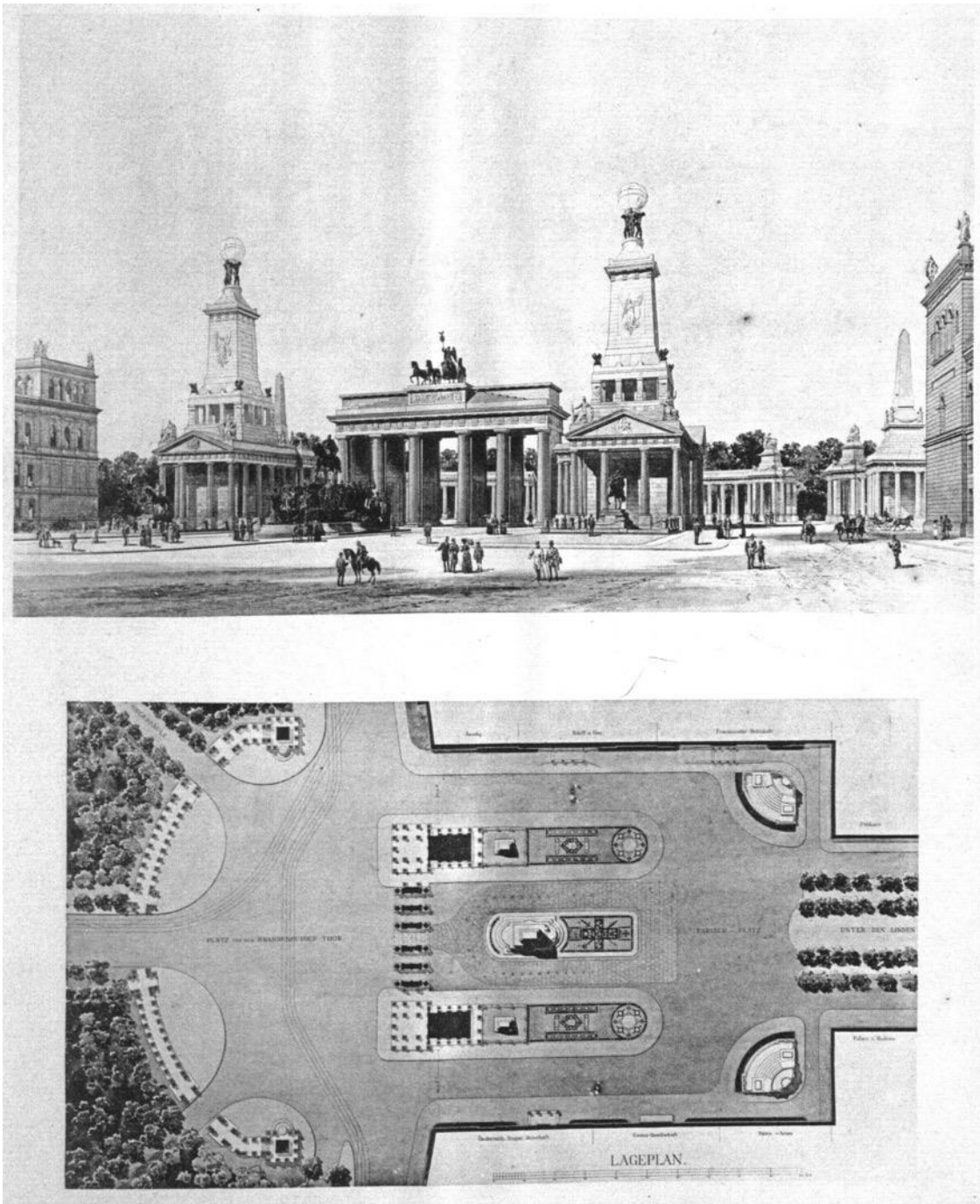


Abb. 25: Ende & Böckmann mit Adolf Hartung, Entwurf im Wettbewerb für ein Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I., 1889

Zum Zeitpunkt des Wettbewerbs zur *künstlerischen Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes* von 1906/07 war die etwaige Freistellung des Brandenburger Tores also ein bereits mehrfach diskutiertes und gewissermaßen konstant schwelendes Thema, das durch die Planungen der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft wieder aktuell geworden war. Es speiste sich zum einen aus der als notwendig erachteten Verbesserung der Verkehrssituation, war darüber hinaus aber zu einem großen Teil durch den bis dato entwickelten Denkmalcharakter des vormaligen Stadttors und die Bedeutungsaufladung des Pariser Platzes als „*Empfangssalon des Kaiserreichs*“¹³⁰ bestimmt. Dennoch war eine Freistellung des Torbaus keinesfalls Konsens. Vor dem Hintergrund der allgegenwärtigen Überformung der Stadt, betonte die zeitgenössische Debatte in gleichem Maße den besonderen baukünstlerischen und geschichtlichen Wert des räumlich geschlossenen Pariser Platzes für Berlin.¹³¹

Dieses Spannungsfeld kam auch im Ausschreibungstext der Akademie des Bauwesens zum Ausdruck. Im einleitenden Abschnitt hieß es bezüglich der für die Tunnelarbeiten niederzulegenden Häuser Pariser Platz und 1 und 7, dass „*damit die Notwendigkeit eintritt, an ihrer Stelle entweder nutzbare Neubauten zu errichten oder in anderer Weise einen monumentalen Abschluß des Platzes zu schaffen*“.¹³² Neben dem bereits zitierten Punkt 1, der sich auf die Erweiterung der Verkehrswege bezog, und Punkt 3, der die Verschiebung der seitlichen Flügelbauten des Brandenburger Tores als zulässige Möglichkeit auswies, lautete ein weiterer einzubeziehender Gesichtspunkt zudem: „*Die architektonische Gestaltung nach dem Pariser Platz und nach dem Tiergarten hin muß mit der Monumentalität des Tores und mit der jetzigen Gesamtwirkung des Pariser Platzes in Einklang stehen.*“¹³³ Eingedenk der schwelenden Öffnungs- bzw. Freistellungsdebatte war dies der Rahmen, der auf baukünstlerischer respektive ästhetischer Ebene für die Formenfindung der Beiträge angenommen werden kann.

2.2.4 Formentradition und Formenideal der Entwürfe

Analysiert man vor diesem Hintergrund die Gestaltfassung der bildlich vermittelten und hier untersuchten Entwürfe im Einzelnen, ist zunächst festzustellen, dass sie alle die bauliche Geschlossenheit des Pariser Platzes nach Westen bewahren. Anders als im Wettbewerb zu einem Denkmal für Kaiser Wilhelm I. von 1889 und auch zeitgenössisch vielfach diskutiert, wird die Freistellung des Brandenburger Tores in keinem der vier Beiträge erwogen. Vielmehr sind sie

¹³⁰ Laurenz Demps: *Der Pariser Platz. Der Empfangssalon Berlins*, Berlin 1995, S. 71

¹³¹ Vgl. u.a. Hans Schliepmann: Die Zukunft des Brandenburger Tores in Berlin. in: *Berliner Architekturwelt*, 9. Jg., 1906/07, Nr. 10, S. 363 ff.

¹³² Preisausschreiben für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 26. Jg., 1906, Nr. 83, S. 530

¹³³ Ebd.

sogar sichtlich darum bemüht, die im Programm geforderten zusätzlichen Wegeverbindungen möglichst zurückhaltend in die Gestaltung der westlichen Platzseite einzufügen. Hierbei lassen sich zwei Ansätze erkennen. Der erste Ansatz besteht darin, die zusätzlichen Verbindungen als Durchfahrten bzw. Durchwegungen in die geplanten Ersatzbauten auf den Grundstücken Pariser Platz 1 und 7 zu integrieren. Er zeigt sich, lediglich in der Anzahl der Achsen variiert, im Entwurf von Reimer & Körte sowie in dem von Bruno Möhring. Auch in der zeichnerischen Darstellung erscheinen sie als Bestandteil der Gebäudearchitektur und vermeiden damit jede Konkurrenz zum Brandenburger Tor. Bruno Möhring kaschiert die zusätzlichen Durchbrüche in der westlichen Platzwand darüber hinaus noch durch die Anordnung seiner Kolonnaden, da sie vom neu gebildeten inneren Platz-Karree kaum mehr sichtbar sind. Der zweite Ansatz bezieht sich darauf, die neuen Verkehrswege als Erweiterung bzw. Ergänzung des bestehenden Torbaus aufzufassen und entsprechend architektonisch auszubilden. Sowohl Gottfried Wehling als auch Adolf Hartung sehen hierfür zwei zusätzliche Säulenhallen vor. Der Entwurf von Wehling erweitert dabei das Brandenburger Tor baulich, indem die seitlichen Flügelbauten vom zentralen Portal abgerückt werden. Der Beitrag von Hartung hingegen schließt die beiden zusätzlichen Säulenhallen unmittelbar an das Brandenburger Tor an und ergänzt es somit.

Im Kontext der zeitgenössischen Öffnungs- und Freistellungsdebatte sind demnach zumindest die vier bildlich vermittelten Wettbewerbsbeiträge jenem Spektrum zuzuordnen, welches der städtebaulich geschlossenen Platzfigur sowie dem originären Torcharakters des Brandenburger Tores das Primat einräumt. Die Verkehrsbedürfnisse werden im Rahmen dieser Prämisse bestmöglich integriert, vor allem aber wird die funktionsenthobene Monumentalisierung des Brandenburger Tores abgelehnt. Sie entsprachen somit jener Position im Diskurs, die beispielsweise Hans Schliepmann in der *Berliner Architekturwelt* zeitlich parallel zum laufenden Wettbewerb wie folgt ausdrückte: „[...] zwischen Stadt und Tiergarten muß immer wieder doch das Tor die einzige logische und ästhetische Möglichkeit bleiben. [...] Das ‚Tor‘ aber verlangt eben noch durchaus seinen Gegensatz, die geschlossene Mauer, deren Durchbrechung es künstlerisch ausdrückt, anderenfalls fehlt ihm die innere Notwendigkeit.“¹³⁴ Auch in der Ablehnung der Öffnung des Pariser Platzes und einer Freistellung des Brandenburger Tores wird somit ein wichtiges zeitgenössisches Thema des Städtebaus in Berlin reflektiert – obschon leider keine Wettbewerbsbeiträge der entgegengesetzten Position vermittelt sind.

Eine etwas größere Spannweite zeigt sich in der architektonischen Gestaltung der entworfenen Neubauten auf der westlichen Platzseite. Bruno Möhring orientierte sich in seinem Beitrag eindeutig an den bestehenden, nach Plänen von Friedrich August Stüler errichteten Häusern und

¹³⁴ Hans Schliepmann: Die Zukunft des Brandenburger Tores zu Berlin. in: *Berliner Architekturwelt*, 9. Jg., 1906/07, Nr. 10, S. 365

ihrer klassizistischen Formensprache. Die von Reimer & Körte vorgesehenen Ersatzbauten erscheinen, eingedenk ihrer Walmdächer und klaren Mittenbetonung, dagegen eher als Reminiszenz an die barocken Palais der ersten Baugeneration am Platz. In der von Gottfried Wehling vorgeschlagenen Architektur klingt, abgesehen vom Walmdach, ebenfalls ein klassizistischer Duktus an, der mit dem als Sockel interpretierten unteren Gebäudeteil und dem in eine durchgehende Säulenstellung aufgelösten obersten Geschoss jedoch in eine deutlich andere Gestalt als bei Möhring überführt ist. Der Entwurf von Adolf Hartung schließlich unterscheidet sich noch einmal von den drei anderen, da er überhaupt keine Ersatzgebäude im Sinne der übrigen Platzumbauung vorsieht, sondern in Fortsetzung der Architektursprache des Brandenburger Tores gleichsam eine ‚Stadtmauer‘ über die komplette Breite der westlichen Platzseite formuliert.

Übergreifend ist in allen Entwürfen das Bestreben zu erkennen, die bauliche Gestalt im Wesentlichen auf der Basis des am Ort vorhandenen formalen Repertoires zu entwickeln. Dies reflektiert die Forderung des Wettbewerbsprogramms, die architektonische Gestaltung müsse im Einklang mit der Monumentalität des Brandenburger Tores und der bestehenden Gesamtwirkung des Pariser Platzes stehen. In zeittypisch eklektischer Art und Weise wurden daher Anleihen bei den bestimmenden Stilepochen des Platzes gesucht; dem Klassizismus einerseits und dem Barock andererseits. Zudem entspricht es grundsätzlich dem damals dominierenden Selbstverständnis in der Architektur, wonach die Angemessenheit der baulichen Form sowie Bedeutungs- oder Repräsentationsanspruch primär über die Rezeption historischer Stilelemente zu erreichen sei.

Gleichwohl handelte es sich um architektonische Neuschöpfungen, die in unterschiedlichem Maß über das bis dato Vorhandene hinausgingen, um den in der Wettbewerbsausschreibung ebenfalls geforderten „*monumentalen Abschluß des Platzes*“¹³⁵ zu schaffen. Bei Reimer & Körte fällt dies vergleichsweise zurückhaltend aus; die geplanten Ersatzbauten erhalten statt der klassizistischen eine eher barocke Anmutung. Der Beitrag von Bruno Möhring hält sich hier zwar eng an das Muster der Bestandsgebäude, verändert durch den Wegfall der Grünflächen und die Aufstellung der Kolonnaden dafür aber signifikant das räumliche Gefüge und die Gestalt des Pariser Platzes. Die beidseitigen Kolonnaden bilden nicht nur ein neues inneres Karree aus, sie ergänzen architektonisch das Brandenburger Tor und führen dramaturgisch auf dieses zu, was nicht in erster Linie dem westlichen Abschluss, sondern dem gesamten Platz eine neue Qualität verleiht. Der Entwurf von Gottfried Wehling implementiert, am Klassizismus des Tores orientiert, das Motiv des Säulenumgangs in die flankierenden Ersatzbauten. Darüber hinaus stellt er dem verbreiterten Brandenburger Tor auf der Tiergartenseite aber auch zwei hohe Obelisken zur Seite, die es optisch

¹³⁵ Preisausschreiben für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 26. Jg., 1906, Nr. 83, S. 530

einfassen und zu einer vollkommen neuen Ansicht der westlichen Platzseite führen. In anderer Form gilt dies ebenfalls für den Beitrag von Adolf Hartung, da die Ersatzbauten architektonisch zum Bestandteil eines deutlich erweiterten Torbaus werden, der exklusiv die gesamte westliche Platzfront einnimmt.

Zusammengefasst war die Gestaltfindung der vier analysierten Wettbewerbsbeiträge somit vor allem dadurch bestimmt, eine Integration zusätzlicher Verkehrswege bei gleichzeitiger Erhaltung bzw. Steigerung der ästhetischen Wirkung der westlichen Platzseite zu erreichen. Dies ging einher mit dem Versuch, einerseits das Brandenburger Tor als herausragendes Monument zu betonen und andererseits die bauliche Geschlossenheit des Pariser Platzes zu wahren. Hierzu wurden unterschiedliche entwurfliche Ansätze und formale Bezüge bemüht, die im Ergebnis aber vor allem die Schwierigkeit offenbaren, all dies miteinander zu vereinbaren. Ein besonderes Beispiel ist hier der mit einer lobenden Anerkennung versehene Entwurf „*Finale*“ von Gottfried Wehling, der große Obelisk einsetzt, um das Brandenburger Tor im Kontext der neugestalteten Platzfront nochmals herauszuheben – was wie eine Überbetonung des Anspruchs auf ästhetische Wirkungssteigerung anmutet. Ihm steht in diametraler Logik der Beitrag „*Pariser Platz*“ von Adolf Hartung gegenüber, der die westliche Platzseite optisch auf das Tor und eine flankierende ‚Stadtmauer‘ reduziert. Und während Bruno Möhring in seiner preisgekrönten Arbeit mittels Kolonnaden ein auf das Brandenburger Tor ausgerichtetes neues Platzkarree formuliert, erscheint die Anmutung der Situation im zweiten preisgekrönten Beitrag von Reimer & Körte, abgesehen von der Architektur der Ersatzbauten, unverändert.

Das Agieren der Entwerfer ist dabei auch vor dem Hintergrund der damals bereits existenten baulichen Veränderungen am Pariser Platz zu sehen und war sicherlich von diesen beeinflusst. Nach der barocken Erstumbauung und den nachfolgenden klassizistischen Architekturen war bereits eine dritte Baugeneration präsent. Das 1895/96 nach Plänen von Ernst von Ihne errichtete Palais Friedlaender, für das ein Teil des Stüler-Baus Pariser Platz 6 abgebrochen wurde, sowie das 1907 eröffnete Hotel Adlon, welches das von Schinkel umgebaute Palais Redern ersetzte, hatten sowohl eine neue Größendimension als auch eine wiederum am Barock orientierte historistische Formensprache am Platz eingeführt. Dieses Nebeneinander unterschiedlicher Architekturen, entstanden durch gewandelte formale Auffassungen und Präferenzen, stand ganz offensichtlich im Gegensatz zur immer wieder angestrebten architektonischen Einheitlichkeit. Zur Zeit des hier thematisierten Wettbewerbs stellte sich deshalb – mindestens unterschwellig – einmal mehr die Frage, welches architektonische Bild für den Platz insgesamt angemessen sei.¹³⁶

¹³⁶ Wie nachfolgend ausgeführt, favorisierte beispielsweise Kaiser Wilhelm II. eine stärkere Ausrichtung an der barockisierenden Architektur seines Hofarchitekten Ernst von Ihne.

Anders als beim Entwurf von Bruno Schmitz für den Potsdamer und Leipziger Platz ging es bei der Aufgabe, den westlichen Abschluss des Pariser Platzes neu zu gestalten, jedoch nicht um die grundsätzliche Ausrichtung von Städtebau und großstädtischer Architektur in Berlin. Dort wurde beides paradigmatisch vorgeführt, während hier die Spezifik des Ortes, das Bewusstsein für die herausgehobene Bedeutung des Pariser Platzes mit dem zum nationalen Monument avancierten Brandenburger Tor, den Ausgangspunkt und Rahmen der städtebaulichen sowie architektonischen Auseinandersetzung bildete. Diese Besonderheit von Ort und Aufgabe zeigt sich nicht zuletzt beim Blick auf die beiden anderen ‚Idealplätze‘ der barocken Stadterweiterung. Der Leipziger Platz wurde durchaus als bedeutende städtebauliche Anlage wahrgenommen, seine überkommene Platzfigur trotz der Verkehrsprobleme mehrheitlich nicht in Frage gestellt. Die dort vorhandenen, nach Entwurf von Karl Friedrich Schinkel errichteten Torhäuser allerdings sind planerisch mehrfach zur Disposition gestellt worden, ohne, dass hieraus eine wirkliche Debatte erwuchs. Und auch das von Bruno Schmitz vorgeschlagene Aufbrechen der prägnanten Platzfigur rief in keiner Weise eine vergleichbare Resonanz hervor wie die Frage zum Umgang mit der Westseite des Pariser Platzes (Vgl. Kap. 2.1.2 und 2.1.6). Der Belle-Alliance-Platz (heute: Mehringplatz) erscheint diesbezüglich in nochmals untergeordneter Rolle. Von der städtebaulichen Debatte dieser Zeit blieb er zumindest insoweit unberührt, dass keine grundlegenden Eingriffe in seine Geometrie, die raumbildende Umbauung oder die Platzgestaltung diskutiert wurden.¹³⁷ Die Frage der Umgestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes sowie der etwaigen Freistellung des Brandenburger Tores nahm somit zweifellos eine Sonderstellung ein.

In anderer Ausprägung sind hier dennoch vor allem jene beiden Leitmotive wiederzuerkennen, die in der Untersuchung des Entwurfs von Bruno Schmitz für den Potsdamer und Leipziger Platz mit den Begriffen Ordnung und Monumentalität gefasst sind (Vgl. Kap. 2.1.4). Das Motiv der Ordnung bezieht sich in diesem Fall auf das dargestellte Bestreben, eine möglichst einheitliche architektonische Gestalt am Pariser Platz zu erreichen, insbesondere auf dessen Westseite. Es schließt aber auch den Aspekt ein, die bauliche Hierarchie zugunsten des Brandenburger Tores, das als wichtigstes Bauwerk am Platz zu behandeln sei, zu festigen respektive zu stärken. Dies führt direkt zum Motiv der Monumentalität, welche am Pariser Platz unmittelbar mit dem Brandenburger Tor verbunden ist. Dessen inhaltliche Bedeutsamkeit warf die Frage auf, ob sie in der bestehenden baulichen Ausprägung des Pariser Platzes angemessen zum Ausdruck komme oder ob eine ästhetische Entsprechung geboten sei, die den bereits im Wortsinn zum nationalen

¹³⁷ Hermann Jansen schlug in seinem Beitrag zum Wettbewerb Groß-Berlin zwei Durchfahrten in der Umbauung des Belle-Alliance-Platzes vor, um direkte Verbindungen zur Alten Jakobstraße sowie zur Königgrätzer Straße herzustellen. Der Beitrag von Joseph Brix, Felix Genzmer und der Hochbahngesellschaft beschränkte sich auf einen neuen Torüberbau am Halleschen Tor. Vgl. *Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten*, Berlin 1911, Abschnitt I., S. 12 f., Abschnitt II., S. 23 ff.



Abb. 26: Propyläen am Königsplatz in München, Aufnahme um 1900

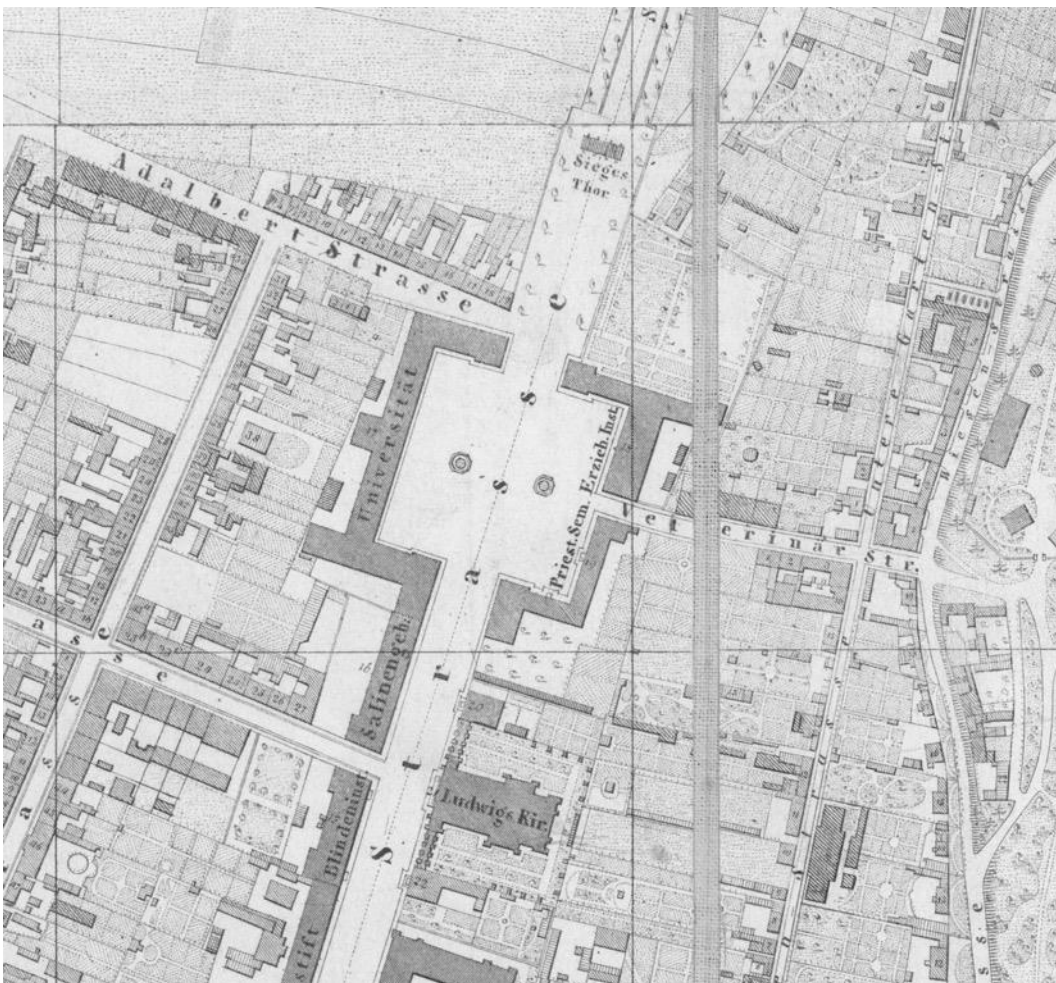


Abb. 27: Ludwigstraße und Siegestor in München, Ausschnitt aus dem *Plan der Königlichen Haupt- und Residenzstadt München* von 1866

Monument avancierten Torbau auch städtebaulich und architektonisch sichtbar als solches inszeniert. Das dritte im Kontext des Entwurfes zum vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz herausgearbeitete Leitmotiv, die Schönheit, findet sich als explizit verwendeter Begriff hier nicht im selben Maß wieder. Gemäß dem eben Ausgeführten, wurde vielmehr direkt von ‚monumentaler Wirkung‘ gesprochen. Unterstellt man jedoch, dass Schönheit die angemessene und in diesem Fall repräsentativ gesteigerte Gestaltung impliziert, so erscheint sie auch hier ganz wesentlich als Produkt von Ordnung und Monumentalität.

Dass andere städtebauliche Anlagen oder Projekte als konkrete Vorbilder hinsichtlich der etwaigen Neugestaltung der Westseite des Pariser Platzes dienten, ist anhand der ausgewerteten Quellen nicht zu belegen. Zwei verbreitete Phänomene im Städtebau des 19. Jahrhunderts dürften jedoch mindestens mittelbar auf den Diskurs eingewirkt haben. Das erste betrifft die Errichtung dezidierter Denkmal-Architekturen in Anlehnung an den Typus Torbau, wie beispielsweise im Rahmen der klassizistischen Stadterweiterung von München. Der Königsplatz ist an der Westseite mit den nach Entwurf von Leo von Klenze errichteten Propyläen besetzt. Das nach langer Planungs- und Bauzeit 1862 eingeweihte Bauwerk war, ebenso wie das Brandenburger Tor in Berlin, erklärtermaßen eine Rezeption des Torgebäudes der Akropolis von Athen. Die Münchner Propyläen standen allerdings von Anfang an frei und besaßen lediglich eine symbolische Torfunktion. In erster Linie waren sie ein Schmuckbau für den klassizistischen Königsplatz und ein selbstgesetztes Denkmal der Wittelsbacher für ihren Beitrag zur Befreiung Griechenlands von den Türken.¹³⁸ Als nördlichen Abschluss der Ludwigstraße, der Münchner *via triumphalis*, entwarf Friedrich von Gärtner den quadratischen Universitätsplatz (heute: Geschwister-Scholl-Platz und Professor-Huber-Platz). Anders als der Pariser Platz in Berlin, war dieser jedoch niemals räumlich geschlossen. Das sogenannte Siegestor, eine 1850 fertiggestellte Adaption des Konstantinbogens in Rom und programmatisches Gegenstück zur Feldherrenhalle am südlichen Auftakt der Ludwigstraße, hatte Leo von Klenze zunächst für die Platzmitte vorgesehen, Friedrich von Gärtner positionierte es dann nördlich des Platzes, was die Anlage der Ludwigstraße insgesamt verlängerte, aber auch den solitären Charakter des Denkmals noch stärker betonte.¹³⁹ Die Propyläen und das Siegestor verkörperten als freistehende Monumente somit jene Entsprechung von inhaltlicher Bedeutung und städtebaulicher Inszenierung, die den Befürwortern einer Freistellung auch für das Brandenburger Tor vorschwebte.

¹³⁸ Vgl. u.a. Adrian von Buttlar: *Leo von Klenze. Führer zu seinen Bauten*, Berlin, München 2016, S. 36 ff.

¹³⁹ Vgl. u.a. Oswald Hederer: *Friedrich von Gärtner 1792-1847. Leben Werk Schüler*, München 1976, S. 149 f.



Abb 28: Das Berliner Tor in Potsdam vor Versetzung des Mittelteils im Jahr 1901, Aufnahme 1896



Abb. 29: Das bereits freigestellte Brandenburger Tor in Potsdam, Aufnahme 1896

Das zweite Phänomen bezieht sich auf ehemalige Stadttore, deren ursprüngliche Einfassung im Zuge der Auffassung von Stadtbefestigungen zwar abgebrochen, die Torgebäude jedoch erhalten und als denkmalartige Solitäre in die Stadtgestaltung integriert wurden. Hier bot beispielsweise Potsdam ein inhaltlich wie geografisch naheliegendes Exempel für den damaligen Berliner Diskurs. Mit dem Jägertor, dem Nauener Tor sowie dem (Potsdamer) Brandenburger Tor existierten dort drei Stadttore aus dem 18. Jahrhundert, die durch den Abbruch der Akzisemauer und der dazugehörigen Wach- und Zollhäuser in den 1890er Jahren freigestellt worden waren.¹⁴⁰ Das Berliner Tor hatte man 1901 aus Verkehrsrücksicht um einige Meter von seinen Seitengebäuden abgerückt, was Hans Schliepmann in seiner bereits erwähnten und im Folgenden noch ausführlicher zitierten Kritik an den Freistellungsbestrebungen bezüglich des Brandenburger Tores in Berlin als Negativbeispiel anführte.¹⁴¹ Den Befürwortern der möglichen Freistellung wiederum mag das Potsdamer Brandenburger Tor als positives Beispiel vor Augen gestanden haben, das nunmehr als solitär stehender ‚Triumphbogen‘ – und damit dem römischen Vorbild noch weiter angenähert – die inhaltliche wie ästhetische Dominante zweier vormals voneinander getrennter Platzanlagen ausbildete. Somit ist es nicht unwahrscheinlich, dass die Diskussion um den Pariser Platz und das Brandenburger Tor von solchen Beispielen beeinflusst war und fraglos sind die erwähnten Phänomene von kontextlicher Bedeutung. Konkret argumentiert wurde jedoch fast ausschließlich mit Bezug auf die Berliner Situation und Aufgabe.

2.2.5 Kriterien der zeitgenössischen Kritik in der Bewertung der Entwürfe

Der Wettbewerb für *die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes* war Bestandteil und Beitrag in einer bereits schwelenden Debatte, die durch die Planungen der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft neue Aktualität gewonnen hatte. Wie erwähnt, war daher schon der laufende Wettbewerb durch Artikel in der Fachpresse begleitet. Noch vor Veröffentlichung der Ergebnisse diskutierten sie die Notwendigkeit einer etwaigen baulichen Veränderung, die unterliegenden Motive und Bedingungen sowie mögliche Potenziale respektive Konsequenzen, und gelangten zu teils konträren Einschätzungen. Dies setzte sich mit Vorliegen der Wettbewerbsbeiträge und der Preisvergabe fort. Im Zentrum standen die bereits behandelten Aspekte, die verkürzt unter den Stichworten *Verkehrsverbesserung*, *Freistellung des Tores versus Wahrung der Geschlossenheit* und *Angemessenheit des Gesamtbildes* gefasst werden können. Einhellig und durchgängig betont wurden dabei die herausgehobene geschichtliche, stadträumliche und baukünstlerische Stellung des Pariser Platzes und des Brandenburger Tores.

¹⁴⁰ Vgl. u.a. Hans-Joachim Giersberg: *Friedrich als Bauherr. Studien zur Architektur des 18. Jahrhunderts in Berlin und Potsdam*, Berlin 1986, S. 169 ff.

¹⁴¹ Vgl. Hans Schliepmann: Die Zukunft des Brandenburger Tores zu Berlin. in: *Berliner Architekturwelt*, 9. Jg., 1906/07, Nr. 10, S. 364

Anlässlich der Wettbewerbsausschreibung im Oktober 1906 plädierte Albert Hofmann in der *Deutschen Bauzeitung* beispielsweise für die produktive Annahme der „unabwendbaren realistischen Bedürfnisse des Fortschritts in der baulichen Entfaltung einer im Weltgetriebe stehenden Großstadt“.¹⁴² Da die überragende Stellung des Brandenburger Tores durch die späteren Baugenerationen der Platzumbauung ohnehin erheblich gelitten hätte, sah er vielmehr sogar die Gelegenheit, ihm im Rahmen des Notwendigen zu neuer Geltung und gesteigerter Wirkung zu verhelfen. Er verwies hierfür auf frühere Vorschläge zur Freistellung des Tores und formulierte den Gedanken, in räumlicher Vereinigung mit dem westlichen Vorplatz „eine Platzanlage von antiker Größe zu gestalten, in welcher das Brandenburger Tor als preußisches Siegestor inhaltlich und künstlerisch stets der alles beherrschende Mittelpunkt sein und bleiben müßte“.¹⁴³

Im Januar 1907 erschien in der *Berliner Architekturwelt* die entschiedene und zum Teil polemisch überspitzte Gegenrede von Hans Schliepmann. Sein Plädoyer, dass das freigestellte Tor seine innere Logik und Sinnhaftigkeit verlieren würde, ist bereits zitiert worden. Noch grundsätzlicher heißt es in seinem Text zudem: „[...] neuerdings bedrohen zwei andere Mächte des Wahns die Zukunft des harmonischen Bildes: Verkehrsbedürfnisse und Denkmalsfreilegung. Wer heute gegen die Allmacht der Verkehrsbedürfnisse ankämpfen will, muß sich schon gefallen lassen, für einen Junker Don Quixote angesehen zu werden. [...] Ist der Verkehr ein allgemeiner Glaubensartikel, so ist die Freilegewut eine ‚bessere‘ Zeitkrankheit, wie der Stilpluralismus eine war, die genau so viele Sünden wie jener schon begangen hat und genau wie jener aus einer begeisterten Kunstüberzeugung zu handeln meint. [...] Daß erst aus dem ‚Milieu‘ im weitesten Sinne das Werk alle seine Reize entfaltet, daß aus ihm Geschichte, Maßstab, Steigerung, Hintergrund, Gegensatz entsteht, daß eine Isolierung des Werkes also ein Ärmernmachen wäre und nur in einem isolierten Kopf möglich ist, das bleibt ihnen verschlossen. Sie wollen ihren Liebling wie den Brillantknopf im Vorhemd oder den Baumkuchen auf der Festtafel hübsch deutlich und wichtig und selbstbewußt aufgebahrt sehen – das getötete, weil vom Leben abgeschnittene Kunstwerk!“¹⁴⁴ Mit Blick auf den Wettbewerb bemerkte Schliepmann jedoch, dass man aus dem Ausschreibungstext glücklicherweise auf eine ablehnende Haltung der Akademie des Bauwesens zur etwaigen Freistellung des Brandenburger Tores schließen könne. Zudem äußerte er die Hoffnung, die Beiträge mögen beweisen, dass auch bei Wahrung der baulichen Geschlossenheit eine Verbesserung des Verkehrs möglich sowie die bestehende Schönheit zu erhalten oder sogar zu steigern sei.

¹⁴² Albert Hofmann: Die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platz in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 40. Jg., 1906, Nr. 84, S. 573

¹⁴³ Ebd., S. 574

¹⁴⁴ Hans Schliepmann: Die Zukunft des Brandenburger Tores zu Berlin. in: *Berliner Architekturwelt*, 9. Jg., 1906/07, Nr. 10, S. 363 f.

In den Aktenbeständen zur Akademie des Bauwesens existieren keine Beurteilungstexte zu den Wettbewerbsbeiträgen, jedoch einige Sitzungsprotokolle zur Ausschreibung des Wettbewerbs, zur Bewertung der eingereichten Beiträge sowie zur Preisvergabe.¹⁴⁵ Sie geben zumindest deutliche Hinweise auf die Entscheidungskriterien der Jury bzw. deren Positionierung bezüglich der eingangs benannten Hauptaspekte in der Debatte. Wie Hans Schliepmann vermutete, hatte die Wahrung der baulichen Geschlossenheit des Platzes Priorität. Der erste Punkt der formulierten Leitsätze zur Bewertung der Beiträge lautete: „*Entwürfe, welche den Platzabschluß durch die Anordnung offener Straßen zu beiden Seiten des Tores und der zugehörigen Anbauten zerstören, scheiden aus dem Preisbewerb aus.*“¹⁴⁶ Die nachfolgenden Punkte betrafen die Verkehrsverbesserung, primär für Fußgänger, das baukünstlerische Gesamtbild im Einklang mit der Monumentalität des Tores, sowie die Ausklammerung der wirtschaftlichen Verwertung der Ersatzbauten. Auf Basis dieser Kriterien wurden die preiswürdigen Arbeiten ausgewählt und die Rangfolge bestimmt. Die Jury benötigte dafür zwei Sitzungstage und zwischenzeitlich diskutierte sie das Aufgeben des ersten Leitsatzes zum Platzabschluss, schließlich entsprachen die prämierten Beiträge jedoch den gesetzten Prioritäten. Dass der geteilte erste Preis überdies zwei Entwürfen zugesprochen wurde, die denselben zurückhaltenden Ansatz für zusätzliche Durchwegungen wählten, obwohl explizit nach Lösungsvarianten gesucht werden sollte, kann dabei ebenfalls Ausdruck der diesbezüglich konservativen Haltung der Jury gelesen werden.

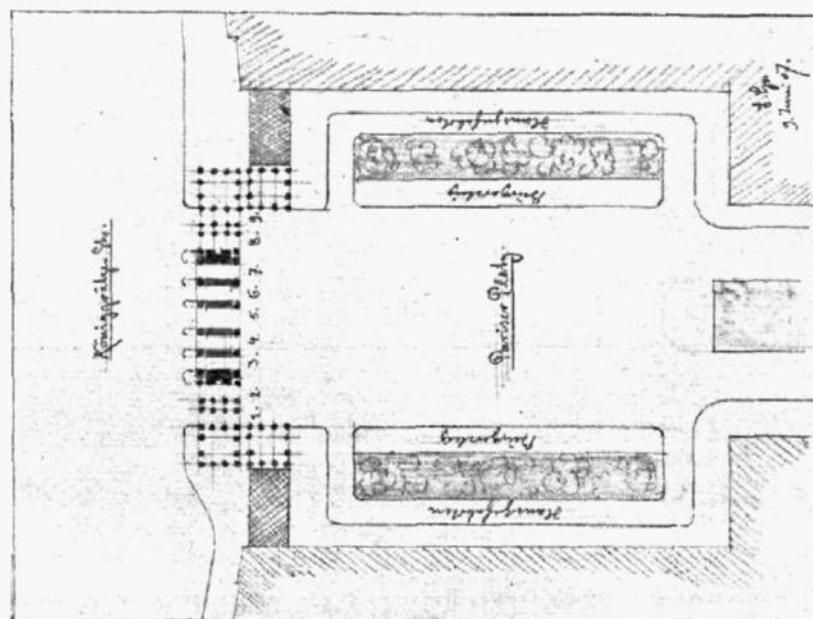
Die in die engere Wahl gelangten Wettbewerbsbeiträge wurden anschließend in Räumlichkeiten des Verkehrs- und Baumuseums an der Invalidenstraße öffentlich ausgestellt. Die Besprechung in der Fachpresse, sofern sie über die Mitteilung des Ergebnisses hinausging, beschränkte sich auf zwei Artikel. Sie bringen den Charakter der dem Wettbewerb nachfolgenden Kritik jedoch gut zum Ausdruck. Albert Hofmann stellte seinen am 30. März 1907 in der *Deutschen Bauzeitung* veröffentlichten Text unter den Titel „*Das Axiom von der Unantastbarkeit des Pariser Platzes in Berlin*“¹⁴⁷. Anknüpfend an seinen bereits zitierten Artikel zur Wettbewerbsausschreibung, argumentierte er, dass das Verfahren zwar wertvolle Hinweise zur Lösung der Aufgabe geliefert habe. Eine zufriedenstellende Neugestaltung der westlichen Platzseite, die funktional wie baukünstlerisch den gegenwärtigen Verhältnissen und Bedürfnissen entspräche, sei allerdings durch den auch in der Ausschreibung verankerten Leitsatz von der baulichen Geschlossenheit des Pariser Platzes verhindert worden. Ähnlich äußerte sich Ernst Spindler in seiner Darstellung der Wettbewerbsergebnisse, die im Juli 1907 in der *Berliner Architekturwelt* erschien.¹⁴⁸ Demnach

¹⁴⁵ Vgl. GStA PK Berlin: I. HA Rep. 210 Akademie des Bauwesens 1886-1945, Nr. 9, 21, 50

¹⁴⁶ GStA PK Berlin: I. HA Rep. 210 Akademie des Bauwesens 1886-1945, Nr. 21

¹⁴⁷ Albert Hofmann: Das Axiom von der Unantastbarkeit des Pariser Platzes in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 41. Jg., 1907, Nr. 26, S. 177 ff.

¹⁴⁸ Vgl. Ernst Spindler: Das Brandenburger Tor und seine Erweiterung. in: *Berliner Architekturwelt*, 10. Jg., 1907, Nr. 4, S. 128 ff.



Architekt: Ernst Spindler, Zehlendorf.

Abb. 30: Abdruck des Vorschlags von Ernst Spindler zur Neugestaltung der Westseite des Pariser Platzes in der *Berliner Architekturwelt*, 1907

dürfe man die Preisvergabe keinesfalls als eindeutiges Votum der deutschen Architektenschaft interpretieren, da es unter den gesetzten Prämissen kaum anders hätte ausfallen können. Der Entwurfsansatz der beiden ersten Preise wäre dabei weder in verkehrstechnischer noch ästhetischer Hinsicht überzeugend. Gleichwohl liege die Lösung nicht im Freistellen des Tores und Aufbrechen des Platzes, da beide Elemente ihrem Charakter beraubt und in ihrem baukünstlerischen Wert herabgesetzt würden. Abschließend formulierte Spindler noch den seiner Meinung nach zielführenden Entwurfsansatz und fügte zur Veranschaulichung zwei eigene Skizze an. Sie zeigen aufgeweitete und vollständig geöffnete Seitenhallen am Brandenburger Tor sowie platzschließende Neubauten, die das Tor mit zwei Türmen flankieren – was in den Versuch der ästhetischen Wirkungssteigerung im Wettbewerbsentwurf von Gottfried Wehling erinnert.

Die beiden letztgenannten Artikel der Fachpresse belegen exemplarisch, dass die Debatte um den angemessenen Umgang mit der westlichen Seite des Pariser Platz, um das Für und Wider der Notwendigkeit einer baulichen Intervention, durch den Wettbewerb der Akademie des Bauwesens keinesfalls beendet war und auch keine qualitative Neuausrichtung erfuhr. Die bestimmenden Hauptaspekte *Verkehrsverbesserung*, *Freistellung des Tores versus Wahrung der Geschlossenheit* und *Angemessenheit des Gesamtbildes* blieben ebenso unverändert bestehen wie die entsprechenden inhaltlichen Argumente, wobei die Wettbewerbsergebnisse lediglich als Beleg der jeweiligen Position herangezogen wurden. Aus dem Preisausschreiben der Akademie ergaben sich mittelbar sogar weitere Debattenbeiträge – auch entwurflicher Art.

2.2.6 Die Entwürfe von Ernst von Ihne (1908) und Paul Wallot (1909/10)

Kaiser Wilhelm II. hatte die Ausstellung der Wettbewerbsbeiträge besucht und laut Bericht des Akademiepräsidenten unter anderem befunden, „*dass zu aller erst das Verkehrsinteresse hätte befriedigt werden müssen und freie Passagen beiderseits von Tor und Anbauten das Geeignetste dazu wären*“¹⁴⁹. Daraufhin diskutierte man zunächst, aufgrund der vom Monarchen geäußerten Ansichten und Wünsche einen neuen Wettbewerb auszurichten, entschied sich jedoch dagegen. Im Frühjahr 1908 veröffentlichte Ernst von Ihne, seit 1888 königlich preußischer Hofarchitekt, dann allerdings einen Vorschlag zur Neugestaltung der westlichen Seite des Pariser Platzes, bei dem davon ausgegangen werden kann, dass er den Gestaltungspräferenzen des Kaisers Ausdruck gab.¹⁵⁰ Der Entwurf sah den Abriss der bestehenden Wohnhäuser vor, um an ihrer Stelle zwei

¹⁴⁹ GStA PK Berlin: I. HA Rep. 210 Akademie des Bauwesens 1886-1945, Nr. 50

¹⁵⁰ Ernst von Ihne (1848-1917), 1906 von Wilhelm II. in den erblichen Adelsstand erhoben, war mit den prominentesten öffentlichen Bauaufgaben in Berlin betraut und galt als bevorzugter Baumeister des architektonisch interessierten Regenten. Laut eines Zitates aus der *Amtlichen Berliner Korrespondenz* entstand der Entwurf sogar im direkten Auftrag des Kaisers. Vgl. Die Umgestaltung des Brandenburger Tores. in: *Berliner Tageblatt* vom 8. März 1908



Abb. 31: Ernst von Ihne, Entwurf zur Neugestaltung der Westseite des Pariser Platzes, Modellfoto abgedruckt in der *Deutschen Bauzeitung*, 1908

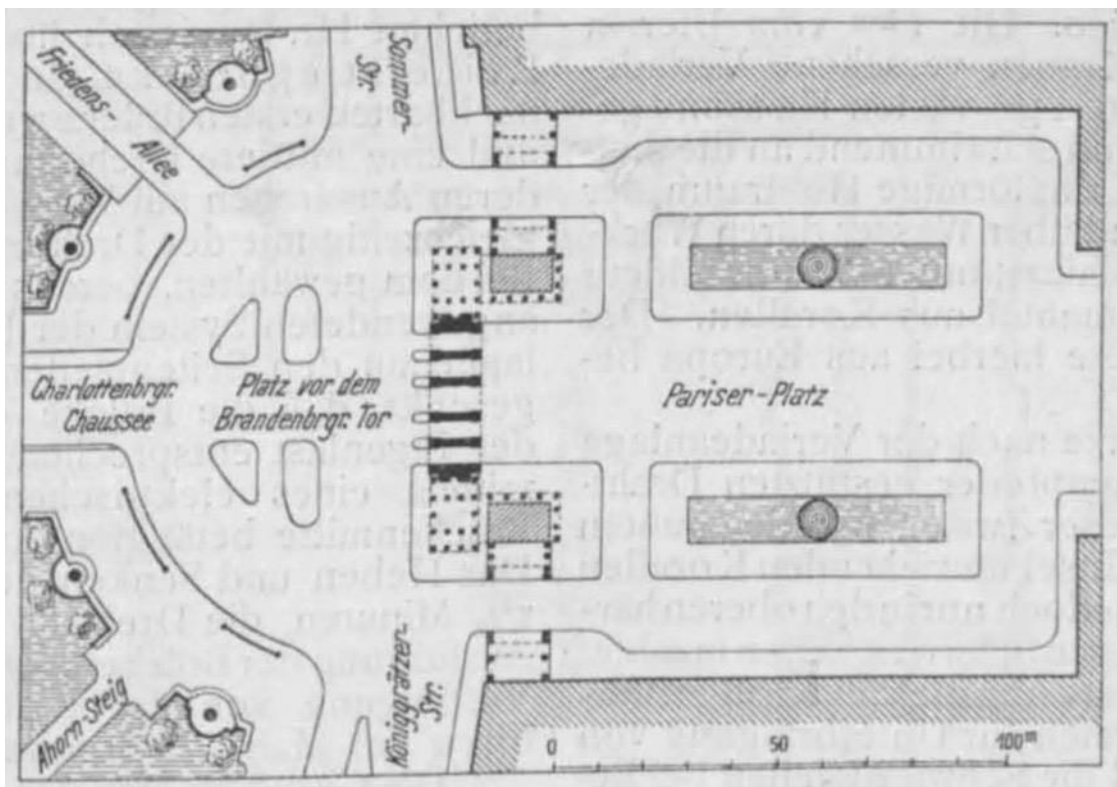


Abb. 32: Ernst von Ihne, Lageplan zum Entwurf für den Pariser Platz, abgedruckt in der *Deutschen Bauzeitung*, 1908

neue Fahrstraßen anzuordnen. Als bauliche Anschlüsse an die Seitengebäude des Brandenburger Tores sowie die nördliche und südliche Platzflanke zeigt er jeweils kurze Säulenhallen, die, abgesehen von aufgesetzten Schmuckplastiken an den Ecken, an der Architektur des Tores orientiert sind und die zusätzlichen Gehwege überdecken.

Ihne formulierte damit so etwas wie eine architektonisch gemilderte oder kaschierte Freistellung des Brandenburger Tores, die objektiv jedoch als solche zu sehen ist. Gleiches gilt für die bauliche Geschlossenheit des Platzes nach Westen, die zwar angedeutet, tatsächlich jedoch aufgehoben wird. In diesem Sinn fiel auch die Kritik des Neugestaltungsvorschlags aus. Während sich die *Deutsche Bauzeitung* hinsichtlich der städtebaulichen und architektonischen Qualität noch zurückhaltend negativ äußerte, erschienen im *Berliner Tageblatt* zwei vollumfängliche Verrisse des Entwurfs.¹⁵¹ Fritz Stahl nannte den Ihne-Entwurf „ein grausames, ein mörderisches Projekt, das wahrhaftig dadurch nicht annehmbarer wird, daß sein Urheber fortwährend das Wort Pietät im Munde führt und rücksichtsvollere Projekte im Brustton der Überzeugung ‚viel zu radikal‘ schilt“¹⁵².

Auf die städtebaulichen und architektonischen Kritikpunkte, die sich im bekannten Spektrum der Debatte bewegten, muss an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Die massive Ablehnung war vielmehr auch darauf bezogen, dass der Wettbewerb der renommierten Akademie des Bauwesens und seine Ergebnisse durch von Ihne gewissermaßen oberlehrerhaft übergangen wurden. Darüber hinaus erschien es den Kritikern wohl zu offensichtlich, dass die Verkehrsverbesserung lediglich als Deckmantel diene und hinter dem Entwurf vor allem persönliche ästhetische Interessen standen. Zum einen konnte man ihn als Ausdruck einer Monumentalisierung von Platz und Brandenburger Tor nach dem Geschmack des Kaisers sehen, der sich bereits zuvor positiv zu einer möglichen Freistellung des Tores geäußert hatte.¹⁵³ Zum anderen ließ er sich als Versuch Ernst von Ihnes lesen, den 1903 von ihm neugestalteten Platz vor dem Brandenburger Tor aufzuwerten, indem er mit dem ungleich repräsentativen Pariser Platz verbunden bzw. zumindest von dort aus besser sichtbar würde. Dass der Architekt im turmartig erhöhten Gebäude Pariser Platz 6a wohnte, mit bestem Blick auf beide Plätze, mag den Eindruck eines persönlichen Gestaltungsinteresses dabei noch verstärkt haben. Da das ohnehin als unwirtschaftlich kritisierte Tunnelprojekt der Straßenbahngesellschaft jedoch nicht über die Planung hinausgelangte und keine anderweitige Finanzierung in Aussicht stand, fand auch diese Einlassung zum Pariser Platz keine bauliche Umsetzung.

¹⁵¹ Vgl. Zur Frage der Erhaltung des bestehenden Zustandes des Pariser Platzes zu Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 42. Jg., 1908, Nr. 34, S. 225 ff.; Fritz Stahl: Der Pariser Platz. in: *Berliner Tageblatt* vom 2. März 1908; Fritz Stahl: Das Ihnesche Modell. in: *Berliner Tageblatt* vom 9. März 1908

¹⁵² Fritz Stahl: Der Pariser Platz. in: *Berliner Tageblatt* vom 2. März 1908

¹⁵³ Vgl. Laurenz Demps: *Der Pariser Platz. Der Empfangssalon Berlins*, Berlin 1995, S. 92 ff.



Abb. 33: Paul Wallot, Entwurf zur Neugestaltung des Pariser Platzes, Schaubild in Richtung Westen, abgedruckt in der *Deutschen Bauzeitung*, 1910

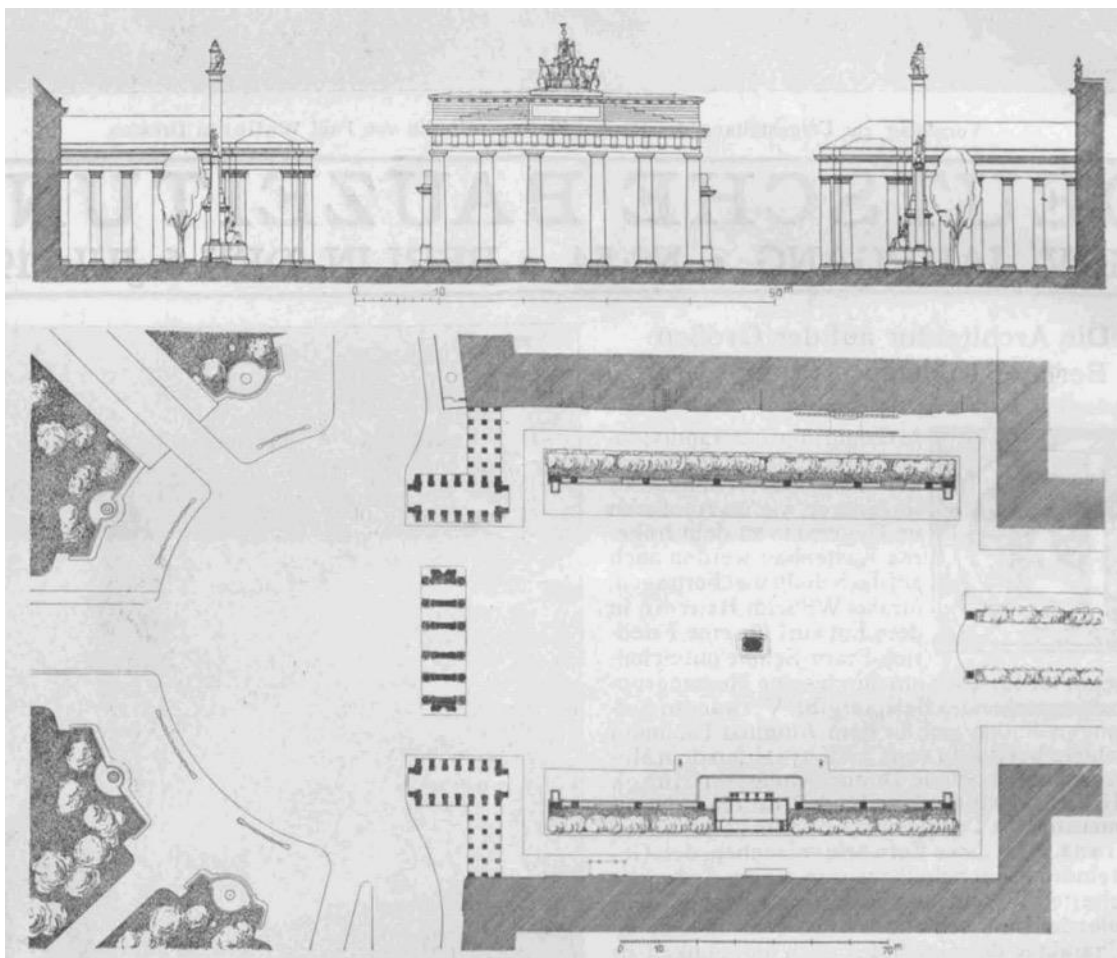


Abb. 34: Paul Wallot, Ansicht der Westseite und Lageplan zum Entwurf für den Pariser Platz, abgedruckt in der *Deutschen Bauzeitung*, 1910

Gleichwohl brachte sich mit Paul Wallot, Architekt des Reichstagsgebäudes, nochmals ein prominenter Name in die Debatte ein. Sein Vorschlag zur Umgestaltung des Pariser Platzes wurde im Sommer 1910 auf der Großen Berliner Kunstausstellung gezeigt und im bebilderten Bericht der *Deutschen Bauzeitung* recht ausführlich besprochen.¹⁵⁴ Den im Vorjahr entstandenen Entwurf hatte Wallot wohl zuvor auch bei offiziellen Stellen eingereicht, was aber ohne Resonanz geblieben war.¹⁵⁵ Der *Deutschen Bauzeitung* zufolge rekurrierte Wallot mit seinem Vorschlag zur Umgestaltung auf den Wettbewerb der Akademie des Bauwesens sowie explizit auf den Entwurf von Ernst von Ihne. Dieser erbringe demnach den Beweis, dass bei Erhalt der bestehenden Seitengebäude und Seitenhallen des Brandenburger Torres, vor allem für den fahrenden Verkehr, keine wirkliche Verbesserung erreicht werden könne. In gestalterischer Hinsicht bestehe der hauptsächliche Mangel darin, dass die im Ihne-Entwurf vorgesehenen neuen Säulenhallen, im Gegensatz zu den dort existenten Wohnhäusern, angesichts der Dimension des Platzes keinen proportional angemessenen Abschluss darstellten.

Wallot schlug nun vor, die Seitengebäude und -hallen des Brandenburger Torres abzubrechen, um Raum für zwei neue Fahrstraßen zu schaffen, die sich dann in gerader Verlängerung derjenigen des Boulevards Unter den Linden befänden. Bemerkenswert erscheint dabei die Rechtfertigung des Abbruchs, wie sie in der *Deutschen Bauzeitung* wiedergegeben ist. Dort hieß es: „Die ‚historische‘ Bedeutung dieser Anbauten trete zurück gegenüber jener des eigentlichen Torres. Auch ihr künstlerischer Wert sei nicht so hervorragend, daß er ein dauerndes Hindernis sein dürfte für den Verkehr der großen Stadt nach außen.“¹⁵⁶ Zwar hatte man die Seitenhallen, entworfen von Heinrich Strack, tatsächlich erst nach der Niederlegung der Akzisemauer angefügt, das Wach- und das Zollhaus waren allerdings von Anfang an funktional wie architektonisch Bestandteil des Brandenburger Torres. Diese Differenzierung wurde hier unterschlagen.

Das gestalterische Defizit des Ihne-Entwurfs sah Wallot in seinem Vorschlag dadurch behoben, dass er links und rechts der neuen Fahrstraßen tiefere sowie auch deutlich höhere Säulenhallen anordnete. In ihrer Dimension am Mittelteil des Brandenburger Torres orientiert, würden sie die westliche Platzseite demnach adäquat besetzen. Das allein wäre jedoch nicht ausreichend: „Um dem Platz einen wirklichen monumentalen Charakter zu geben, müßten nach der Annahme Wallots auch die verschiedenartigen Hausfassaden der Nord- und der Südseite ausgeschaltet werden können.“¹⁵⁷ Hierzu setzte er in seinem Entwurf zwei dichte Baumreihen auf den Pariser

¹⁵⁴ Vgl. Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., 1910, Nr. 54, S. 417 ff.

¹⁵⁵ Vgl. Laurenz Demps: *Der Pariser Platz. Der Empfangssalon Berlins*, Berlin 1995, S. 94

¹⁵⁶ Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., 1910, Nr. 54, S. 419

¹⁵⁷ Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., 1910, Nr. 54, S. 419

Platz, welche die erwähnte Bebauung zumindest im nach Westen blickenden Schaubild vollständig verschwinden lassen. Davor sind eine Balustrade mit eingestellten Schmucksäulen sowie an den Eckpunkten vier hohe Schmuckstelen zu sehen. Zudem ist hier ein neues Wachgebäude als solitärer Baukörper eingebettet – das Schaubild zeigt es in der Mitte der nördlichen, der Lageplan abweichend innerhalb der südlichen Flanke.

Unverkennbar nahm Paul Wallot in seinem Umgestaltungsvorschlag Ansätze und Motive vorausgegangener Einlassungen auf. Im Besonderen gilt dies für den Ihne-Entwurf, aber auch für den im Wettbewerb von 1906/07 preisgekrönten Beitrag von Bruno Möhring und die dort spiegelsymmetrisch eingefügten Kolonnaden auf dem Platz, die ein zusätzliches inneres Karree ausbildeten. Der Entwurf von Wallot ging hierüber jedoch weit hinaus und stellte insofern eine neue Qualität dar, dass er im Resultat eine grundsätzliche Veränderung des Pariser Platzes in Charakter und Gestalt bedeutet hätte. Dieser wäre – dem Prinzip nach – von einem durch seine elementare Grundform bestimmten und durch seine geschlossene Umbauung gefassten Stadtplatz zu einer repräsentativen Aufweitung der Straße Unter den Linden transformiert worden. Am westlichsten Punkt hätte, dramaturgisch vorbereitet durch architektonische Schmuckelemente, das physisch und visuell separierte sowie auf seinen Mittelteil reduzierte Brandenburger Tor gestanden. Noch einmal wurde hier deutlich, dass es den Befürwortern einer – verkehrstechnisch begründeten – Freistellung vor allem darum ging, den zum Nationaldenkmal avancierten Torbau aus der übrigen Platzumbauung herauszuheben und der inhaltlichen Bedeutung durch gesteigerte ‚Monumentalität‘ angemessenen gestalterischen Ausdruck zu geben.

Gemessen an der durchaus drastischen Umgestaltung, die dahingehend alle zuvor thematisierten Einlassungen übertraf, blieb der Entwurf von Paul Wallot in der Fachpresse erstaunlich unbeachtet. Allein der bereits zitierte Beitrag in der *Deutschen Bauzeitung* ist hier zu ermitteln, der über ausgewählte Arbeiten der Großen Berliner Kunstausstellung berichtete. Und die recht ausführliche Besprechung an dieser Stelle mag darin begründet gewesen sein, dass der Schriftleiter Albert Hofmann schon im Kontext des Akademie-Wettbewerbs – siehe: *Das Axiom von der Unantastbarkeit des Pariser Platzes in Berlin* – dafür plädiert hatte, tiefgreifendere Umgestaltungen in Betracht zu ziehen. Entsprechend positiv fiel die Kritik des Wallot-Vorschlags aus, indem der Text attestierte: „Es ist nicht zu verkennen, daß diesem Entwurf Erwägungen von außerordentlicher künstlerischer Tragweite zugrunde liegen, welche ernsteste Beachtung verdienen. Die künstlerische Kraft der Vorschläge [...] ist so bedeutend, daß man sich unter Umständen entschließen könnte, die historischen Überlieferungen zugunsten der neuen Vorschläge fallen zu lassen.“¹⁵⁸

¹⁵⁸ Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., 1910, Nr. 54, S. 419

Dieser entschlossene Zuspruch blieb offenbar jedoch ohne Nachwirkung. Möglicherweise spielte dabei eine Rolle, dass die Aufmerksamkeit der Fachöffentlichkeit im Frühjahr und Sommer 1910 vor allem auf die Ergebnisse des Groß-Berlin-Wettbewerbs und die Allgemeine Städtebau-Ausstellung gerichtet war. Die zuvor intensiv geführte Debatte um den westlichen Abschluss des Pariser Platzes könnte deshalb nachvollziehbarer Weise in den Hintergrund geraten sein – zumal der Pariser Platz, im Gegensatz zum Potsdamer und Leipziger Platz oder dem Königsplatz (heute: Platz der Republik), in den Beiträgen des Groß-Berlin-Wettbewerbs nicht thematisiert worden war. So blieb der ambitionierte Entwurf von Paul Wallot, der den letzten Debattenbeitrag dieser Zeitebene zum Pariser Platz darstellte, ebenfalls ohne unmittelbare Folgen.

2.2.7 Zusammenfassung und Einordnung

Die im Rahmen dieses Kapitels behandelten vier Beiträge zum Wettbewerb der Akademie des Bauwesens sowie die nachfolgenden Entwürfe von Ernst von Ihne und schließlich von Paul Wallot stellen jeweils beachtenswerte Einlassungen zum Pariser Platz dar. Dennoch ist hier vor allem die Zusammenschau der verschiedenen Entwürfe von Bedeutung; als Bestandteile der übergeordneten Debatte um eine etwaige bauliche Umgestaltung der westlichen Platzseite mit dem Brandenburger Tor. Innerhalb dieser Debatte, die bereits vor der Jahrhundertwende aufgekommen war und besonders intensiv zwischen 1905 und 1910 geführt wurde, zeigten sich unterschiedliche entwurfliche Ansätze, den verhandelten Fragestellungen städtebaulich und architektonisch zu begegnen. Und diese waren wiederum Ausdruck der unterschiedlichen inhaltlichen Prämissen und Positionen im Diskurs.

Das hierfür ursächliche Spannungsfeld gründete in einem auf mehreren Ebenen feststellbaren Wandel des Ortes. Aus dem Platz an der – durch Akzisemauer und Torgebäude manifestierten – Stadtgrenze war in Folge der rasanten Expansion Berlins sowie der umgebenden Städte und Gemeinden ein Platz inmitten einer Großstadt-Agglomeration geworden. Anders als etwa der Leipziger Platz verblieb der Pariser Platz durch den westlich vorgelagerten Tiergarten zwar stadt- und architekturnäumlich gesehen in einer Grenzsituation. Doch verkehrstechnisch avancierte er in ähnlicher Weise wie der Leipziger Platz zu einem zentralen innerstädtischen Knotenpunkt, der im Zuge des ohnehin enorm gesteigerten Verkehrsaufkommens als diesbezüglich hinderliche Engstelle angesehen werden konnte. Auch die Bebauung am Pariser Platz hatte einen sichtbaren Wandel erfahren. Neben Zeugnissen der barocken Erstumbauung und klassizistischen Architekturen standen ebenfalls Häuser der jüngsten kaiserzeitlichen Baugeneration, deren Formensprache zwar wiederum am Barock orientiert war, die aber zugleich in einen neuen Größenmaßstab vorstießen. Dies stand in offenkundigem Gegensatz zum Empfinden, das der Platz seinem Charakter nach möglichst architektonischer Einheitlichkeit bedürfe, und führte zur

Frage, welches architektonische Gesamtbild angemessen sei. Eine dritte Ebene bezieht sich auf den Bedeutungswandel des Pariser Platzes als Repräsentationsort. Dessen diesbezüglich herausgehobene Stellung hatte vor allem dadurch eine neue Qualität erreicht, dass das Brandenburger Tor im Verlauf des 19. Jahrhunderts zum nationalen Denkmal avanciert war. Daraus folgte der Gedanke, es im architektonisch-räumlichen Verhältnis zum Platz nicht nur als *primus inter pares* zu behandeln, sondern der intellektuellen Monumentalisierung auch ästhetisch respektive baulich zu entsprechen.

Diesen veränderten Verhältnissen stand der Wunsch nach Wahrung des Bestehenden gegenüber – auch maßgeblich getrieben durch eben jenen allgegenwärtigen Wandel. Gerade vor dem damaligen Hintergrund der expansiven Neubautätigkeit und der oft rigorosen Überformung der Stadt war gleichzeitig das Bewusstsein für den besonderen geschichtlichen und baukünstlerischen Wert des Pariser Platzes gewachsen, den es deshalb vor allem in seiner ursprünglichen Platzfigur zu erhalten gelte. Das Brandenburger Tor stellte in diesem Verständnis zuvorderst ein *Bau-*Denkmal dar, dessen funktionale und baukünstlerische Sinnstiftung mit dem Aufbrechen des nach Westen geschlossenen Platzes verloren ginge. Eine Freistellung aus verkehrstechnischen oder gestalterischen Erwägungen wäre demnach genau nicht als ästhetische Aufwertung zu begreifen, sondern als erheblicher Verlust an einer der städtebaulich und architektonisch bedeutendsten Anlagen Berlins.

Diese Konfrontation mit veränderten Voraussetzungen, Notwendigkeiten und Bedürfnissen – im technisch-funktionalen wie im ästhetischen Bereich – sowie die inhaltliche Auseinandersetzung mit der Gleichzeitigkeit sich zum Teil diametral widersprechender Prämissen und Positionen war, zumal in Berlin, ein generelles Merkmal des städtebaulichen Diskurses um 1910. Insofern ist die Debatte zur etwaigen baulichen Umgestaltung des Pariser Platzes als exemplarisch anzusehen. Die Aspekte *Verkehrsverbesserung, Erhalt und Modifikation versus grundlegende Neugestaltung* sowie *Angemessenheit des Gesamtbildes* bestimmten im übergeordneten Sinn beispielsweise auch die zeitgenössischen Überlegungen zum Potsdamer und Leipziger Platz (Vgl. Kap. 2.1.2). Der letztgenannte Aspekt war dabei ebenso mit den damals selbstverständlich gebrauchten Begriffen *Schönheit* respektive *Monumentalität* verbunden.

Dennoch sind die hier analysierten Entwürfe zum Pariser Platz sowie die Argumente und Kriterien der begleitenden Diskussion nicht von der Spezifik des Ortes zu trennen und werden nur vor dessen Hintergrund verständlich. Schon damals hatte der Pariser Platz im Kontext Berlins eine Sonderstellung inne; als geschichtlich und städtebaulich bedeutende Anlage sowie als bevorzugter Stadtplatz öffentlicher Repräsentation. Die Aufgabe und die verschiedenen entwurflichen Lösungsansätze waren hierauf nicht nur explizit bezogen, sondern primär durch sie bestimmt. Im Mittelpunkt stand dabei das Brandenburger Tor, das den Platz hinsichtlich der

Bedeutungsaufladung noch übertraf. Seine herausgehobene Stellung als Monument nationalen Ranges begründete den alles überlagernden Hauptaspekt; die etwaige Freistellung des Torgebäudes. Dieser Punkt bildete letztlich den Kern der gesamten Debatte um den Pariser Platz und die mögliche Neugestaltung der westlichen Platzseite. Die in diesem Rahmen erarbeiteten Entwürfe stellen somit in erster Linie jeweils Versuche dar, dieser sehr spezifischen Situation städtebaulich und architektonisch adäquat zu begegnen.

Eine konkrete Planung oder tatsächliche Baumaßnahmen folgten aus der intensiv geführten Debatte nicht. Und auch die Debatte selbst fand nach der Einlassung von Paul Wallot zunächst keine Fortsetzung mehr. Gerade weil das Thema so individuell und durch die Spezifik des Pariser Platzes und des Brandenburger Tores bestimmt war, wurde es möglicherweise durch die Ergebnisse des Groß-Berlin-Wettbewerbs und die Allgemeine Städtebau-Ausstellung verdrängt. In beiden Formaten wurden die für den Städtebau der Zeit sowie für die weitere Entwicklung Berlins weitaus relevantere Fragestellungen verhandelt – und mit entwurflichen Beiträgen unterlegt, die in Anspruch und Ergebnis einen sehr viel universelleren Charakter hatten. Die Um- oder Neugestaltung des Pariser Platzes und insbesondere die Freistellung des Brandenburger Tores sollten gleichwohl zu einem wiederkehrenden Thema der Berliner Stadtbaugeschichte werden. Ein wesentlicher Erkenntniswert der Auseinandersetzung mit der diesbezüglichen Debatte um 1910 liegt daher darin, dass bereits damals die wesentlichen Argumente und Kriterien zu Tage traten, die auch nachfolgend die entsprechenden Debatten respektive entwurflichen Einlassungen prägten.

3 Weltstadt und Weltstadtplatz – Projekte um 1930

Auch in der Zeitebene der Jahre um 1930 waren die bestimmenden städtebaulichen Aufgaben in Berlin maßgeblich mit den Themen Wachstum und Wandel verknüpft, wenngleich unter veränderten Voraussetzungen. Mit Inkrafttreten des entsprechenden Gesetzes am 1. Oktober 1920 war das stadträumlich bereits um 1910 existierende Groß-Berlin nun auch kommunalpolitisch realisiert. Dies eröffnete neue Perspektiven für das schon im Wettbewerb von 1908/09 formulierte Ziel, die Metropole gesamtheitlich planen und entwickeln zu können. Erste Ergebnisse diesbezüglich waren etwa der das gesamte Stadtgebiet von nunmehr 878 km² abdeckende Bauzonenplan sowie die novellierte Bauordnung für Groß-Berlin von 1925.¹⁵⁹ Beide Planungsinstrumente rückten derartige Bestrebungen zwar näher in den Bereich des Möglichen, die Herausforderungen blieben allerdings umfangreich und komplex. Nach 1918 prägten der Zusammenbruch des Kaiserreichs, politische Unruhen und wirtschaftliche Rezession die Stadt. Bautätigkeit in größerem Umfang wurde erst wieder möglich, nachdem die Hyperinflation durch Einführung der Rentenmark im November 1923 gestoppt worden war. Gleichzeitig wuchs die Bevölkerung Groß-Berlins durch starken Zuzug rasch auf über vier Millionen Menschen.¹⁶⁰ Dies stellte Anforderungen an den Ausbau der gesamten städtischen Infrastruktur, verschärfte vor allem jedoch die schon vor dem Ersten Weltkrieg bestehende Wohnungsnot sowie die prekären Lebensumstände im sogenannten Mietskasernengürtel noch einmal drastisch.

Der Wohnungs- und Siedlungsbau war daher eine herausgehobene städtebauliche Aufgabe, die nun mit erheblicher Förderung der öffentlichen Hand sowie nach den bereits vor 1918 propagierten Prinzipien aufgelockerter Bauweisen angegangen wurde. In gemeinnütziger Trägerschaft sowie vornehmlich in den äußeren Bereichen Groß-Berlins, entstanden so bis Anfang der 1930er Jahre zahlreiche Wohnsiedlungen unterschiedlicher architektonischer Ausprägung, wie etwa die Ceciliengärten in Schöneberg und die Siedlung Tempelhofer Feld, die beide bereits vor dem Krieg geplant worden waren, sowie die Großsiedlung Britz („Hufeisensiedlung“) oder die sogenannte Onkel-Tom-Siedlung in Zehlendorf.¹⁶¹ Aber auch das Zentrum blieb ein bestimmendes Thema des städtebaulichen Diskurses. Hier ging es zum einen weiterhin um Fragen der Verkehrsverbesserung, um etwaige Straßendurchbrüche sowie den Ausbau des Schienennetzes für Straßen-, U- und S-Bahnen. Zum anderen setzten sich die bereits

¹⁵⁹ Vgl. *Berlin und seine Bauten. Teil I: Städtebau*, hrsgg. vom Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin e.V., Berlin 2009, S. 125 f., S. 136

¹⁶⁰ Vgl. Wolfgang Ribbe: *Geschichte Berlins*, Bd. 2, S. 797 ff., S. 863 ff.

¹⁶¹ Vgl. u.a. *Wohnen in Berlin. Ausstellungskatalog 100 Jahre Wohnungsbau in Berlin*, Berlin 1999

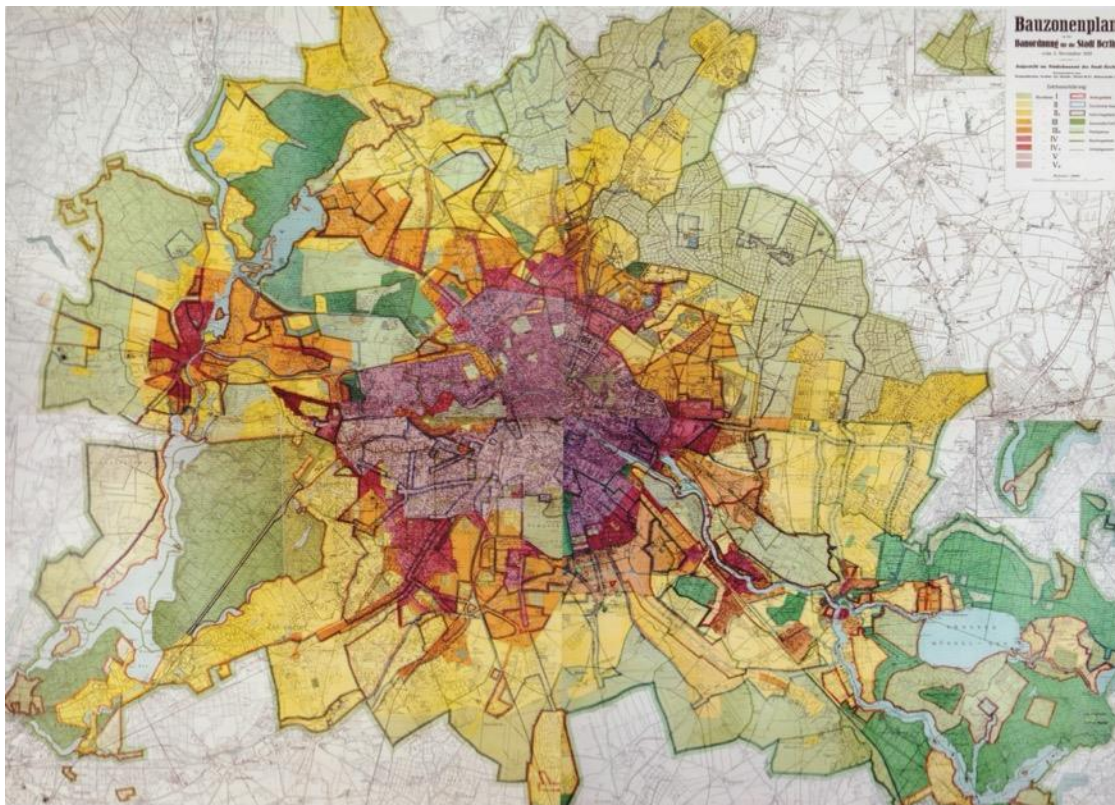


Abb. 35: Bauzonenplan für Groß-Berlin von 1925 mit Darstellung der Bauklassen I (grün) bis V (violett), die bauliche Dichte ist zum Zentrum hin gesteigert



Abb. 36: Martin Wagner, Generalplan zur Umgestaltung des Alexanderplatzes, 1929

um 1910 feststellbaren Bestrebungen fort, das (alte) Stadtzentrum zur *City* von Groß-Berlin zu entwickeln. In der hier behandelten Zeitebene bedeutete dies vor allem die funktionale Ausrichtung der Innenstadt auf Handel, Gewerbe und Verwaltung, während das Wohnen stark eingeschränkt werden sollte. Zugleich bestand der Wunsch nach einer baulichen Ausprägung des Zentrums, die sowohl der angestrebten funktionalen Ausrichtung entspräche als auch der Größe der Gesamtstadt gerecht würde.¹⁶²

Weltstadt und *Weltstadtplatz* waren diesbezüglich zwei prägende Schlagworte im Berliner Diskurs. Mit ihnen verband sich weniger eine konkrete formale Ausprägung von Städtebau, sondern vor allem das Postulat, dass dieser dezidiert an den veränderten Bedingungen und neuen Anforderungen der Gegenwart auszurichten sei. Besondere Bedeutung wurde dabei der Herausbildung eines gesamtheitlich funktional gegliederten, vom Geschäftszentrum im Inneren ausgehenden Stadtkörpers sowie dem Ausbau moderner Verkehrssysteme beigemessen. Neben der Wohnungsfrage galten beide Aspekte als wichtige Gradmesser für den Entwicklungsstand Berlins – nicht zuletzt im Vergleich zu anderen Hauptstädten und Metropolen. Eng verknüpft sind diese Bestrebungen mit dem Wirken des seit 1926 amtierenden Stadtbaurates Martin Wagner, der sich als leitender Organisator der Weiterentwicklung Berlins zur Weltstadt verstand und in der Innenstadt den Bau explizit so betitelter Weltstadtplätze initiierte. Diese sollten in der Konzeption und Form ganz und gar von den Erfordernissen der Funktion, insbesondere denen des Verkehrs, bestimmt sein. Das prominenteste Beispiel hierfür ist sicherlich das in größeren Teilen realisierte Projekt zum Umbau des Alexanderplatzes.¹⁶³ Aber auch die nachfolgend untersuchten Entwürfe zur Neugestaltung des Potsdamer und des Leipziger Platzes stellten Versuche dar, den neuen Typus des modernen Weltstadtplatzes vorzuführen – die städtebauliche Antithese zum tradierten Repräsentationsplatz.

Hier spiegelte sich eine Facette der neuen städtebaulichen Auffassungen, die mit Beginn der 1920er Jahre verstärkt auf den Plan traten und die, in unterschiedlichen Ausprägungen, explizit einen Gegenentwurf zur *klassischen* Stadtbaukunst propagierten, um die Stadt der Gegenwart respektive der Moderne zu gestalten. Auf das Zentrum Berlins bezogen können die ambitionierten Planungen für Weltstadtplätze am Alexanderplatz sowie am Potsdamer und Leipziger Platz von 1928/29 diesbezüglich ohne Frage als Höhepunkt angesehen werden. Gleichwohl war der städtebauliche Diskurs weiterhin auch von Positionen geprägt, die eher auf Kontinuität und die Rezeption bereits gefestigter städtebaulicher Muster abstellten.¹⁶⁴ Im Vergleich zur Situation um

¹⁶² Vgl. u.a. Martin Wagner: Das neue Berlin – die Weltstadt Berlin. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 1, S. 4 f., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

¹⁶³ Vgl. u.a. Ludovica Scarpa: *Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/ Wiesbaden 1986, S. 95 ff.

¹⁶⁴ Vgl. u.a. Helmut Engel: *Baugeschichte Berlin. Band III, Moderne, Reaktion, Wiederaufbau: 1919-1970*, S. 21 ff., 127 ff.

1910 entstanden die untersuchten Entwürfe der Zeitebene um 1930 somit vor dem Hintergrund eines konzeptionell und ästhetisch deutlich erweiterten Spektrums. Sowohl die Vielfalt teils stark divergierender Haltungen und Positionen als auch deren bemerkenswerte Gleichzeitigkeit stellen daher entscheidende neue Qualitäten im Untersuchungskontext dar.

Sie traten unter anderem im 1925 durchgeführten Wettbewerb zur Straße Unter den Linden deutlich zu Tage, in dessen Zusammenhang auch der Pariser Platz entwurflich bearbeitet wurde. Abgesehen von unterschiedlichen städtebaulichen Konzepten und Leitbildern, brachte der dort bereits real zu beobachtende bauliche Wandel des historischen Zentrums zudem neuerlich die Frage nach dem Schutz dessen auf, was als bewahrenswert angesehen wurde. In der Dorotheenstadt und der nördlichen Friedrichstadt war es schon zu Beginn der 1920er Jahre verstärkt zum Neubau bzw. zu Aufstockungen von Geschäftshäusern gekommen, die aufgrund ihrer Höhenentwicklung in einen sichtbaren Konflikt mit dem Bestand gerieten. Mit Blick auf die Straße Unter den Linden und den Opernplatz (heute: Bebelplatz) sahen dabei nicht wenige den städtebaulichen Charakter sowie den geschichtlichen und baukünstlerischen Wert der diesbezüglich herausragendsten Anlagen Berlins bedroht.¹⁶⁵ Vor diesem Hintergrund wurde 1925 der sogenannte Linden-Wettbewerb ausgelobt, der die Bedeutung des Bestandes mit den Anforderungen des Geschäftszentrums zusammenführen und Möglichkeiten zur konsistenten baulichen Entwicklung des Stadtraumes aufzeigen sollte. Die eingereichten Vorschläge bemühten hierfür sowohl bewusst auf Tradition und Kontinuität abstellende Muster als auch avantgardistische Konzepte, und vergegenständlichen somit exemplarisch das breite Spektrum damaliger Positionen im Städtebau. Der hier untersuchte entwurfliche Umgang der Wettbewerbsbeiträge mit dem Pariser Platz reflektiert dabei im Besonderen das Spannungsfeld, das sich aus der übergeordneten Aufgabe und der Spezifik dieses Ortes ergab. In ihrem Einfluss auf die jeweiligen Entwürfe offenbart sich diese Spezifik als mindestens ebenso relevant wie die grundsätzliche städtebauliche Ausrichtung der Wettbewerbsbeiträge.

¹⁶⁵ Vgl. u.a. Werner Hegemann: Berliner Neubauten, Umbauten, Aufstockungen. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 8. Jg., 1924, Heft 5/6, S. 133 ff.

3.1 Potsdamer/ Leipziger Platz: Die Entwürfe von Martin Wagner und Marcel Breuer, 1928/29

Zur Entstehungszeit der nachfolgend thematisierten Entwürfe von Martin Wagner einerseits und Marcel Breuer andererseits bestanden am Potsdamer und Leipziger Platz – so die damalige Wahrnehmung – weiterhin erhebliche städtebauliche Defizite. Insbesondere das Verkehrsproblem sah man gegenüber der Situation um 1910 sogar noch gesteigert. Seit Anfang der 1920er Jahre hatte es deshalb immer wieder planerische Überlegungen und Vorschläge zu diesem zentralen Ort der Stadt gegeben, die mittlerweile auch verwaltungstechnisch zu Groß-Berlin zusammengefasst war. Sie reichten von der bloßen Anpassung der Verkehrsführung auf dem Potsdamer Platz bis hin zur umfangreichen stadträumlichen und architektonischen Umgestaltung des Doppelplatzes. Dabei wurden bereits bekannte Gedanken und Ansätze aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg aufgegriffen, vor dem Hintergrund veränderter Bedingungen und Möglichkeiten aber auch neue inhaltliche Konzepte und gestalterische Ausdrucksformen formuliert. In diesem Kontext, auf den im Einzelnen noch einzugehen ist, stehen auch die beiden 1929 im Abstand weniger Monate veröffentlichten Entwürfe von Martin Wagner und Marcel Breuer. In ihrer jeweils eigenen Spezifik stellten sie dabei zwei Beiträge besonderer Qualität dar. Zum einen bilden sie den Höhepunkt und Abschluss dieser Phase der Debatte um den Potsdamer und Leipziger Platz, die mit großen städtebaulichen Ambitionen verbunden war, mit der einsetzenden Weltwirtschaftskrise jedoch bereits kurz darauf endete. Zum anderen stammte der erstgenannte Entwurf aus einer Planungsabteilung des Magistrats von Berlin und reagierte mindestens teilweise auf konkrete stadtplanerische Entwicklungen am Ort, während der zweite konsequent als paradigmatischer Idealentwurf angelegt war, dessen Schwerpunkt mehr auf dem Prinzip als auf der Umsetzung lag. Als Vergegenständlichung der damaligen *Weltstadtplatz*-Idee sind es zudem auch über die Berliner Baugeschichte hinaus die bekanntesten Einlassungen zur Doppelplatzanlage dieser Zeitphase.

Die Neugestaltungsplanung des seit 1926 amtierenden Stadtbaurates Martin Wagner, die unter Mitwirkung des im Hochbauamt tätigen Architekten Felix Unglaube entstand,¹⁶⁶ wurde im Frühjahr 1929 öffentlich. Im Heft Nr. 4 (April-Ausgabe) der von Martin Wagner und Adolf Behne herausgegebenen Zeitschrift *Das neue Berlin*, die den programmatischen Untertitel *Großstadt-*

¹⁶⁶ Felix Unglaube wird im nachfolgend erwähnten Beitrag des *Welt-Spiegel* auch für die Planungen zum Alexanderplatz als Urheber neben Wagner genannt. Sein Anteil am Entwurf für den Potsdamer und Leipziger Platz ist nicht zu belegen, in der Literatur wird zumeist nur Wagner als Verfasser genannt. Über Felix Unglaube ist nur sehr wenig bekannt, u.a. dass er 1887 in Berlin geboren wurde und seit 1907 beim Magistrat tätig war. Vgl. Henriette Heischkel: *Bauen in West-Berlin 1949 - 1963*, Berlin 2018, S. 314

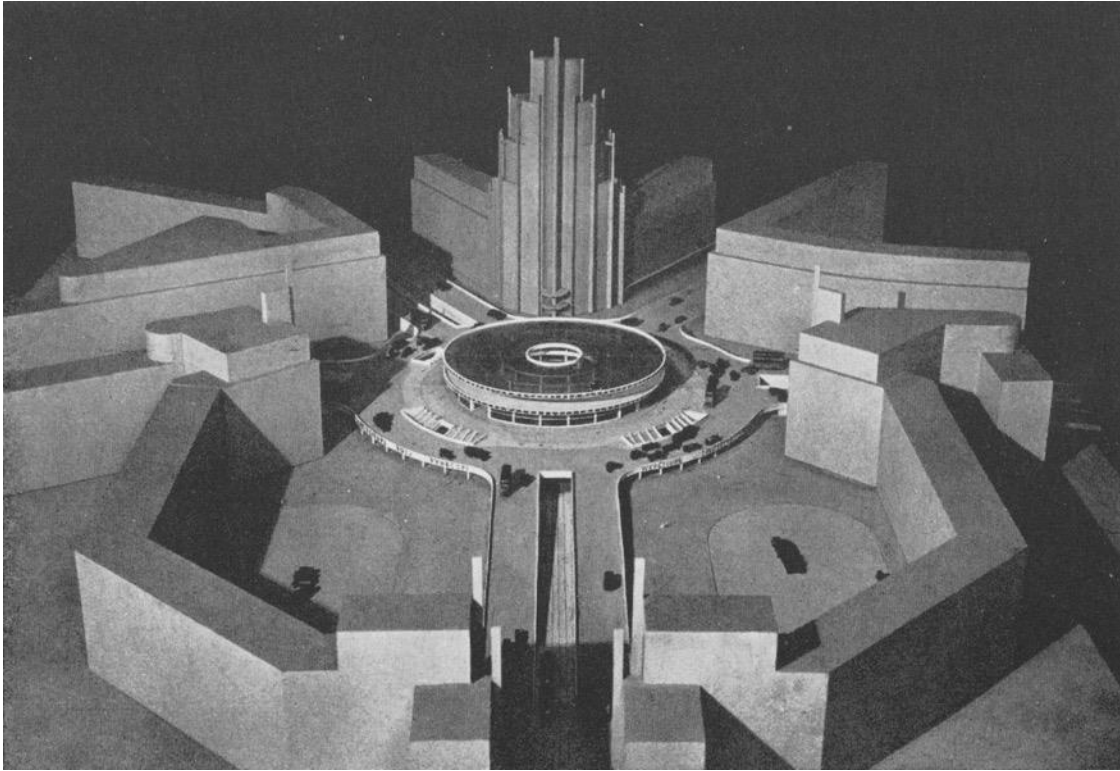


Abb. 37: Martin Wagner, *Modell für die Neugestaltung des Potsdamer Platzes*, abgedruckt in *Das neue Berlin*, 1929

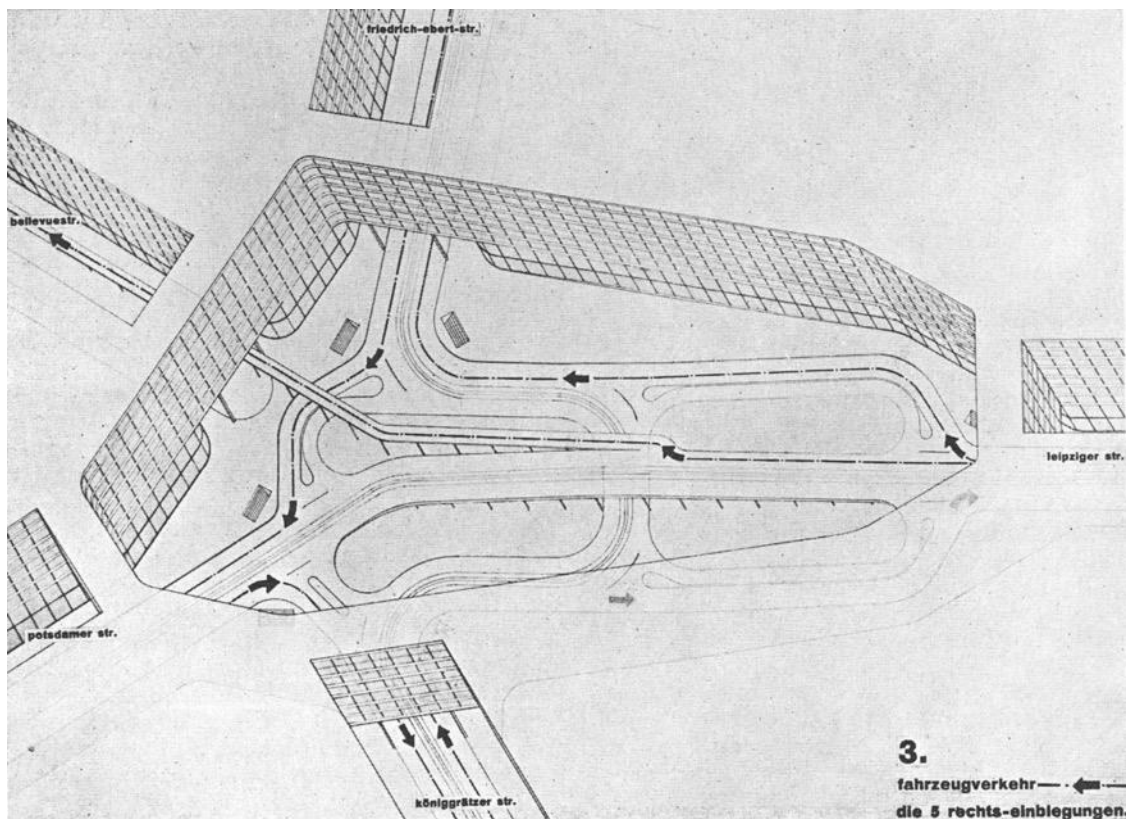


Abb. 38: Marcel Breuer, *Isometrie zur Platzgestaltung auf Grund neuer Verkehrsregelung am Potsdamer Platz*, abgedruckt in *Das neue Berlin*, 1929

probleme trug, wurde ein entsprechendes Modellfoto abgedruckt.¹⁶⁷ Es zeigt aus erhöhter Perspektive den Blick von Osten; über den Leipziger Platz auf den Potsdamer Platz mit zentralem Verkehrsrondell sowie einem markanten Hochhaus am westlichen Kopf der Doppelplatzanlage. Diese sicherlich bekannteste und bis heute meistreproduzierte Illustration zur so betitelten *Neugestaltung des Potsdamer Platzes* war hier jedoch lediglich mit einer knappen Bildunterschrift ohne Nennung der Urheber versehen. Die angekündigte ausführliche Darstellung der Pläne in einem der nachfolgenden Hefte blieb aus. In der Ausgabe vom 19. Mai 1929 berichtete dann *Der Welt-Spiegel*, die *illustrierte Halbmonatsschrift zum Berliner Tageblatt*, über das Vorhaben.¹⁶⁸ Unter der Überschrift *Berlin von Morgen, Der neue Potsdamer Platz* fand sich eine textliche Erläuterung zum Ansinnen der Neugestaltungsplanung sowie eine kurze Beschreibung ihrer wesentlichen Elemente. Dazu wurden hier drei Fotografien des Modells abgedruckt; eine Nahaufnahme des Verkehrsrondells mit der Bildunterschrift *Etagensystem des Verkehrs*, eine als *Gesamtansicht* bezeichnete Perspektive von Norden sowie eine Aufnahme des beleuchteten Modells aus der Sicht von Osten mit dem Titel *Nachtarchitektur*. Indirekt erwähnte schließlich auch die *Vossische Tageszeitung* vom 16. Juni 1929 den Entwurf Wagners, als sie in knapper Form von geplanten Neubauten an der Westseite des Potsdamer Platzes berichtete.¹⁶⁹ Dies bezog sich auf den bereits genehmigten, von Erich Mendelsohn projektierten Neubau (*Columbus-Haus*) an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße (heute: Ebertstraße) / Bellevuestraße sowie den beantragten Bau des von Erwin Gutkind entworfenen Hochhauses an der Gabelung Bellevuestraße / Potsdamer Straße. Planzeichnungen oder Schaubilder des von Martin Wagner mit Felix Unglaube entwickelten Entwurfs wurden in diesem Zusammenhang hingegen nicht gezeigt.¹⁷⁰ Das wichtigste bildliche Zeugnis sind somit die überkommenen Fotografien des Modells. Auch ein Erläuterungsbericht oder dezidierte Ausführungen der Verfasser zum Entwurf sind nicht bekannt.

Der Vorschlag von Marcel Breuer zur Umgestaltung von Potsdamer und Leipziger Platz wurde 1929 in Heft 7 (Juli-Ausgabe) der Zeitschrift *Das neue Berlin* veröffentlicht, drei Monate nachdem das Modellfoto zum Entwurf von Martin Wagner abgedruckt worden war. Unter dem Titel *Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes* erschien nun allerdings ein vollständiger Beitrag, der einen ausführlichen Erläuterungstext des Verfassers sowie insgesamt acht Zeichnungen zum Entwurf umfasste.¹⁷¹ Neben zwei schematischen Darstellungen zum Grundprinzip der kreuzungsfreien Verkehrsführung und einem Längsschnitt

¹⁶⁷ Vgl. *Das neue Berlin*, 1929, Heft 4, S. 87, hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

¹⁶⁸ Vgl. Berlin von Morgen. Der neue Potsdamer Platz. in: *Der Welt-Spiegel* vom 19. Mai 1929, S. 5

¹⁶⁹ Vgl. Der neue Potsdamer Platz, in: *Vossische Tageszeitung* vom 16. Juni 1929

¹⁷⁰ Eine räumliche Schnittzeichnung zum Verkehrsrondell ist erst 1931 veröffentlicht worden. Vgl. Zwei städtebauliche Brennpunkte in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 65. Jg., 1931, Beilage Stadt und Siedlung Nr. 13, S. 106

¹⁷¹ Vgl. Marcel Breuer: Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 7, S. 136 ff., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

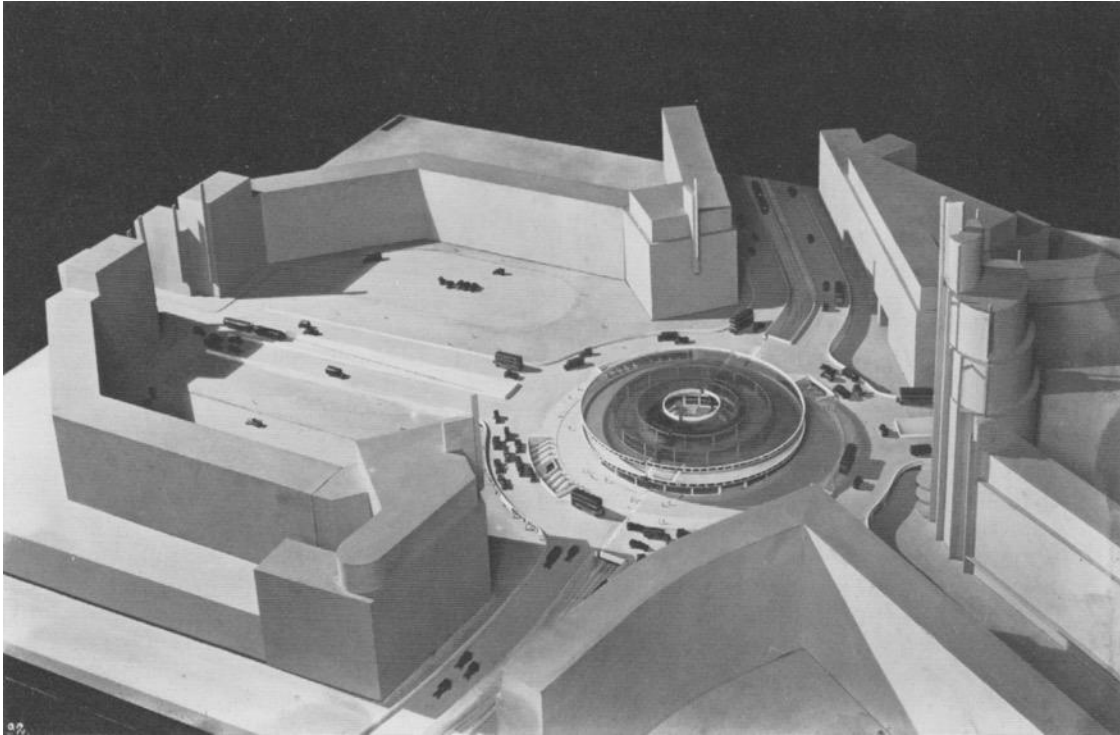


Abb. 39: Martin Wagner, Modellansicht der Gesamtanlage aus der Sicht von Norden, 1929

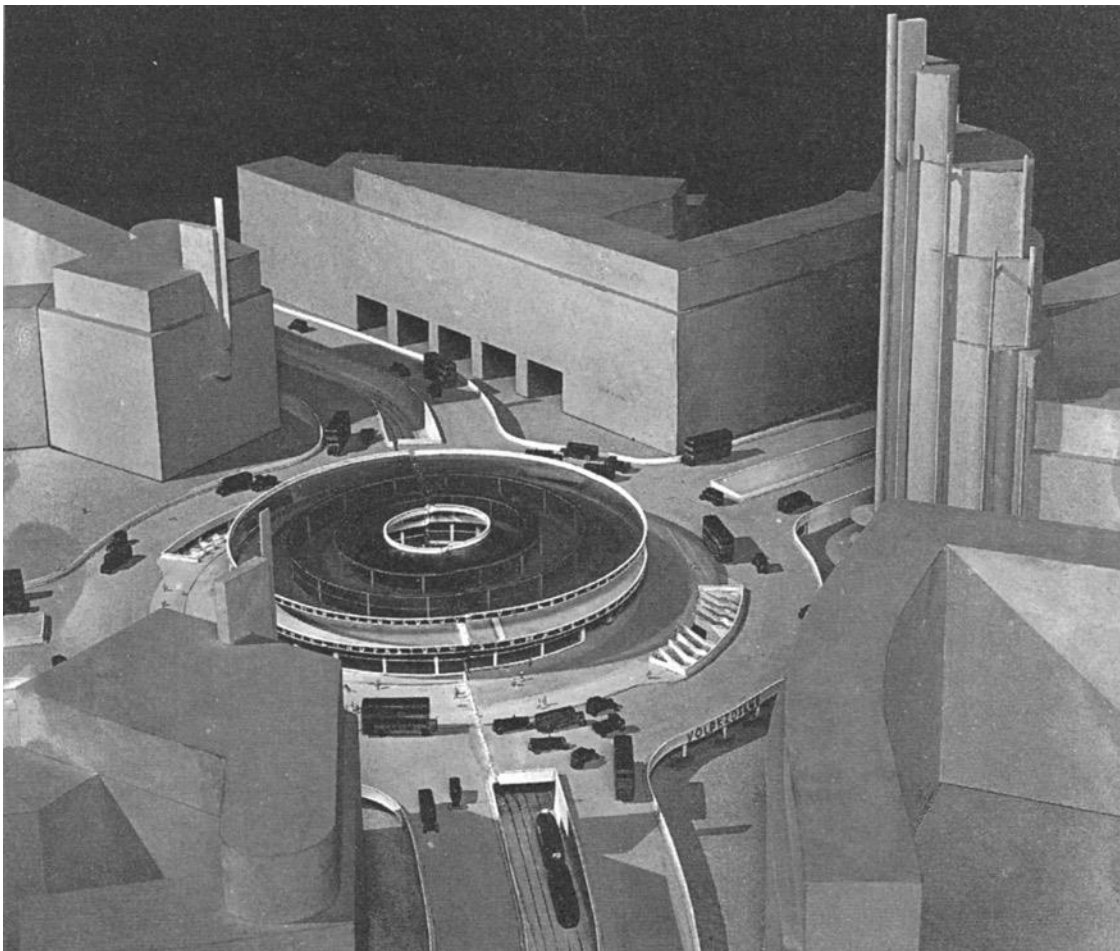


Abb. 40: Martin Wagner, Teilansicht des Verkehrsrondells im Modell, 1929

waren dies fünf isometrische Ansichten der räumlich und architektonisch neu gefassten Platzanlage, die jeweils die Führung der unterschiedlichen Verkehrsformen aufzeigen. Ein Lage- oder Grundrissplan, der Aufschluss über die Einbindung in den vorhandenen städtebaulichen Kontext beziehungsweise die Auswirkungen auf die bestehende Baustruktur hätte geben können, findet sich hingegen ebenso wenig wie Perspektivzeichnungen im Sinne von Schaubildern. Immerhin bemerkenswert erscheint zudem, dass dieser Beitrag in *Das neue Berlin* die einzige zeitgenössische Veröffentlichung darstellt und der Entwurf von Marcel Breuer zum Potsdamer und Leipziger Platz ansonsten ohne Niederschlag in den zahlreichen Architektur- und Städtebauzeitschriften blieb.

3.1.1 Entwurfsbeschreibung

Zentrales Element des Entwurfs von Martin Wagner ist ein mehrgeschossiges Verkehrsrondell, das die gesamte Fläche des Potsdamer Platzes einnimmt und auch in den westlichen Bereich des Leipziger Platzes hineinragt. Am deutlichsten tritt dabei die Funktionsebene des Wagenverkehrs baulich in Erscheinung, der mehrspurig über einen Kreisverkehr in Hochlage geführt wird. Der Zu- und Abfahrt dienen jeweils eigene Rampen, die sich in die vier einmündenden Straßen sowie auf den Leipziger Platz erstrecken. Hinsichtlich des Schienenverkehrs ist im Modell lediglich zu erkennen, dass Trassen zwischen den Rampen in das Rondell hineinführen. Folgt man der Entwurfsbeschreibung im *Welt-Spiegel*, so waren hier auf der Mittelebene ein Umsteigebahnhof für die Straßenbahn sowie unterirdisch ein Bahnhof für drei U-Bahnlinien vorgesehen. Der pavillonartige Gebäudeaufbau, der das Rondell architektonisch überhöht, hätte demnach ein Caféhaus aufgenommen.¹⁷² Umgeben von einem inneren Ring für Fußgänger, ist er über eingeschnittene Treppen mit dem Normalniveau der Platzflächen verbunden.

Die Bebauung am Potsdamer und Leipziger Platz ist im Modell lediglich in Form abstrahierter Baumassen dargestellt, zeigt dennoch erhebliche Veränderungen gegenüber der damals bestehenden Situation. Am augenscheinlichsten tritt das Hochhaus hervor, das städtebaulich markant in der Flucht der Leipziger Straße platziert ist. Von der elliptischen Grundrissform über das gestaffelte Volumen bis hin zu den filigranen Vertikalelementen ist hier sogar die intendierte Architektur recht deutlich zu erkennen. Vielleicht etwas weniger prägnant, aber nicht weniger massiv fallen die weiteren Eingriffe aus. So ist an der Königgrätzer Straße (heute: Stresemannstraße) eine durchgehende neue Baustruktur eingefügt, die bis zur Einmündung der Potsdamer Straße aufschließt und den Vorplatz des Potsdamer Bahnhofs überbaut. Auch anschließend an das Hochhaus sowie auf dem Blockdreieck zwischen Bellevuestraße und Friedrich-Ebert-Straße

¹⁷² Vgl. Berlin von Morgen. Der neue Potsdamer Platz. in: *Der Welt-Spiegel* vom 19. Mai 1929, S. 5

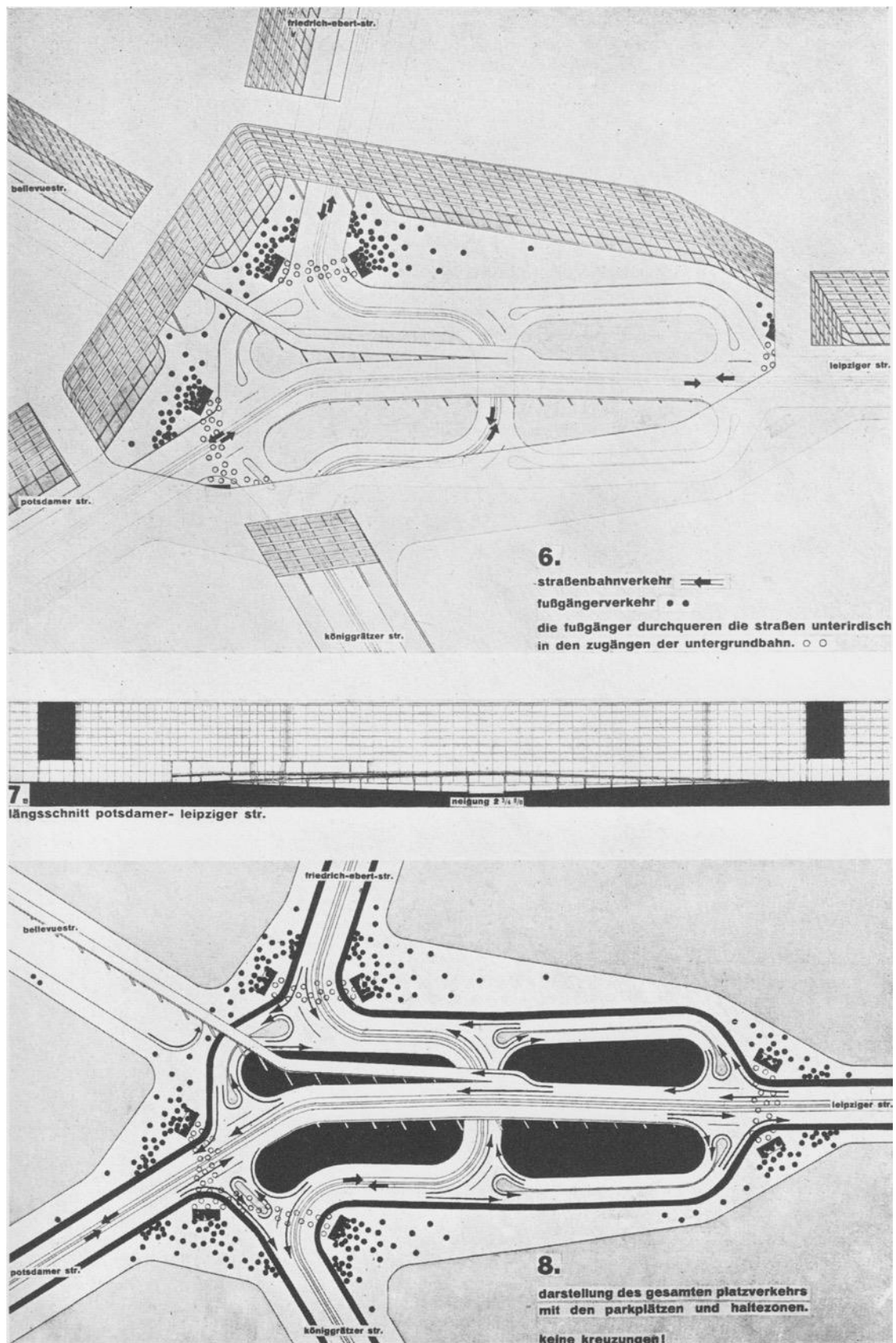


Abb. 41: Marcel Breuer, Zeichnungen zum Straßenbahnverkehr (oben), dem Platzentwurf im Längsschnitt (mitte) sowie dem gesamten Verkehr am Platz, Darstellung wie in *Das Neue Berlin* abgedruckt, 1929

(heute: Ebertstraße) sind einheitliche neue Baustrukturen zu erkennen, die zudem mit einem Höhenzuwachs von etwa drei bis vier Geschossen gegenüber den Bestandsgebäuden einhergehen. Die Umbauung des Leipziger Platzes ist in gleicher Weise vereinheitlicht dargestellt, wobei die westlichen Platzflanken deutlich verkürzt sind. Sowohl die Kopfbauten im Übergang zum Potsdamer Platz als auch jene am östlichen Eingang des Leipziger Platzes zeigen zudem bauliche Überhöhungen sowie zusätzlich akzentuierende Vertikalelemente. Mindestens im Modell wurde also der größte Teil der vorhandenen raumbildenden Bebauung durch Neubauten ersetzt.

Die achteckige Figur des Leipziger Platzes bleibt dabei weitgehend erhalten, wird jedoch in der Öffnung zum Potsdamer Platz deutlich vergrößert, um das Verkehrsrondell einzufügen. Die vor dem Potsdamer Bahnhof geschlossene Bauflucht stärkt einerseits die räumliche Fassung des Potsdamer Platzes, der durch das Rondell nun allerdings größtenteils überbaut ist. In der Summe entsteht auch insofern eine neue Situation, dass der Potsdamer Platz und der Leipziger Platz in einer zusammengefassten Raumfigur aufgehen, deren inhaltliches und formales Zentrum das Verkehrsrondell ist. Dafür sind nicht zuletzt auch die Torhäuser von Karl Friedrich Schinkel sowie die Grünflächen auf dem Leipziger Platz getilgt, wo nun Bewegungs- und Stellflächen für Fahrzeuge dargestellt sind.

Der Entwurf von Marcel Breuer setzt inhaltlich und formal ebenfalls bei der Verkehrsführung an, geht in der städtebaulichen und architektonischen Neufassung des Ortes aber noch einmal deutlich weiter als der Vorschlag von Martin Wagner. Im Zentrum der Anlage stehen die raumgreifenden Fahrstraßen zur kreuzungsfreien Verkehrsführung. Sie bestehen aus einer Ost-West-Verbindung zwischen Leipziger Straße und Potsdamer Straße, die in erhöhter Lage auch einen Abzweig in die Bellevuestraße bietet, der verkröpften Nord-Süd-Verbindung zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Königgrätzer Straße, die im Bereich der Querung abgesenkt ist, sowie den Verbindungstangenten und -schleifen. Breuer sah dabei für jede Fahrbahn zwei Spuren pro Richtung und eine strikte Trennung der Verkehrsflüsse durch Geländer in der Fahrbahnmitte vor.¹⁷³ Dort sind im Verlauf der beiden Haupttrassen auch die Straßenbahngleise angeordnet, wodurch es keine Kreuzung der Ost-West-Linien mit den Nord-Süd-Verbindungen gibt und die Strecken somit gleichermaßen streng voneinander separiert werden. Insgesamt sieben Eingänge erschließen einen nicht dargestellten, aber konzeptionell miteinbezogenen Untergrundbahnhof und dienen gleichzeitig als Möglichkeit für Fußgänger, die Fahrstraßen unterirdisch zu queren.

Neben der Verkehrsanlage, die auch Flächen für Parkplätze und Haltezonen einschließt, zeigt der Entwurf eine durchgehend neue Bebauung, die in einheitlicher Gestaltung eine ebenfalls neue unregelmäßige Platzgeometrie ausbildet. Die bandartig verbundene Großstruktur, die auch die

¹⁷³ Vgl. Marcel Breuer: Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes. in: Das neue Berlin, 1929, Heft 7, S. 141., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

Straßeneinmündungen überbaut, verfügt über neun oberirdische Geschosse, wobei das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss mit etwas größerer Höhe dargestellt sind. Eine weitergehende Differenzierung der von gleichförmiger Gliederung bestimmten Architektur ist nicht zu erkennen. Die neue Bebauung erstreckt sich den Zeichnungen nach zudem in die vier einmündenden Straßen, deren Baufluchten die einzige Referenz zur damaligen Bestandssituation sind. Die überkommene Doppelplatzanlage aus Potsdamer und Leipziger Platz wird insofern nicht umgestaltet oder neu gefasst, sondern, eingedenk sämtlicher Gebäude, vollständig durch eine Neuanlage ersetzt.

3.1.2 Diskutierte praktische Aspekte und ihr Einfluss auf die Entwürfe

Auch in den 1920er Jahren wurden der Leipziger Platz und vor allem der Potsdamer Platz primär im Zusammenhang verkehrstechnischer Aspekte diskutiert. Im Mittelpunkt standen dabei grundsätzlich die gleichen Fragestellungen wie schon zur Zeit des Groß-Berlin-Wettbewerbs, die aufgrund der zwischenzeitlich vollzogenen Entwicklung aber auch eine neue Qualität besaßen. So hatte sich mit der West-City ein prosperierendes zweites Zentrum im Großstadtgefüge etabliert, wobei das gesteigerte Verkehrsaufkommen in der Verbindung zum *alten* Zentrum weiterhin die historisch bedingten Engstellen am vormaligen westlichen Rand Berlins passieren musste. Um diesen Ost-West-Verkehr zu verbessern und den Potsdamer Platz zu entlasten, wurde unter anderem mehrfach ein Durchbruch durch die sogenannten Ministergärten vorgeschlagen; die Verlängerung der Französischen Straße oder Jägerstraße bis zur Friedrich-Ebert-Straße.¹⁷⁴ Als sich Wagner und Breuer mit dem Potsdamer und Leipziger Platz auseinandersetzten war die Situation jedoch noch immer unverändert und keine der diskutierten Maßnahme über das Stadium von Vorentwürfen hinausgelangt. Ähnliches trifft auf die Schaffung eines Nord-Süd-Tunnels zu, der die im Schienennetz bestehende Lücke zwischen den nördlichen und den südlichen Innenstadtbahnhöfen schließen würde. Auch diese, ebenfalls schon im Groß-Berlin-Wettbewerb eingehend thematisierte Verkehrsverbindung war nach wie vor Gegenstand verschiedener Planungskonzepte.¹⁷⁵ Dabei wurde zumeist eine Tunnelführung im Verlauf der Friedrich-Ebert-Straße und unterhalb des Potsdamer Platzes präferiert, was dort entsprechende bauliche Eingriffe notwendig gemacht hätte.

Die einzige umgesetzte Maßnahme in dieser Hinsicht war die Neuordnung der Verkehrsführung auf dem Potsdamer Platz im Jahr 1924. Fuhrwerke und Kraftfahrzeuge wurden nun in einem dem

¹⁷⁴ Vgl. u.a. Karl Elkart: Neuordnung des Berliner Verkehrs mittels Straßendurchbrüchen. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 45. Jg., 1925, Nr. 19, S. 226 f.; Gustav Langen: Berliner Städtebaufragen. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 47. Jg., 1927, Nr. 26, S. 315 ff.

¹⁷⁵ Vgl. u.a. Eine Nordsüd-Verbindung für das Berliner Bahnnetz der Reichsbahn. in: *Der Städtebau*, 23. Jg., 1928, Heft 7, S. 170 ff.

Kreisverkehr angenäherten Prinzip sowie nach Fahrtrichtungen getrennt über den Platz geleitet. Auf der ausschließlich von der Straßenbahn überfahrenen Mittelinsel stellte man einen Verkehrsturm auf, der neben der Kanzel für einen Polizeibeamten versuchsweise auch die erste Lichtsignalanlage Berlins trug. Die Umgestaltung wurde jedoch unmittelbar als verkehrstechnisch unzureichend sowie ästhetisch unbefriedigend kritisiert. Bruno Möhring beispielsweise bemängelte in der Zeitschrift *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit*, dass der Wagenverkehr durch die Ringführung verkompliziert würde, während die Mittelinsel wegen der im Kreuzungsverkehr verbliebenen Straßenbahn lediglich eine nicht zu betretende und unschöne Restfläche darstelle. Seinen Mitherausgeber Cornelius Gurlitt zitierend, verwies er außerdem darauf, dass anstelle behelfsmäßiger verkehrstechnischer Maßnahmen eine großzügige Lösung für den Potsdamer Platz gefunden werden müsse, die auch den Leipziger Platz sowie den Vorplatz des Potsdamer Bahnhofs miteinbezieht. Dieses sei allerdings nicht nur eine technische Angelegenheit, sondern ebenso eine Aufgabe der Stadtbaukunst.¹⁷⁶

Auf die Kritik folgten mehrere Alternativvorschläge, darunter einer von Bruno Möhring selbst.¹⁷⁷ Sie kreisten im Wesentlichen um die Frage, wie der Wagenverkehr einerseits und die Straßenbahnlinien andererseits möglichst effizient und ohne allzu viele Überschneidungen über den Potsdamer Platz geführt werden könnten. Dabei bezogen sie auch eine Umgestaltung der Verkehrsführung über den Leipziger Platz sowie das Versetzen der Torhäuser von Karl Friedrich Schinkel mit ein. Erwähnenswert ist ebenfalls ein Debattenbeitrag von Werner Hegemann, der unter dem Titel *Potsdamer Platz-Phantasien* 1925 in *Der Städtebau* erschien.¹⁷⁸ Hegemann stellte hier zwei Entwürfe des Architekten Oskar Lange sowie eine weitere von Lange und ihm selbst entwickelte Variante zum Umbau des Platzes vor. Den Kern bildete jeweils die Einführung einer erhöhten Ebene für Fußgänger, die den Potsdamer Platz umläuft und bis zum Potsdamer Bahnhof heranführt. Für den Wagenverkehr war ein klassischer Kreisverkehr vorgesehen, während die Straßenbahn den – mit einer Schmucksäule aufgewerteten – Platz weiterhin kreuzen sollte. Sehr deutlich ist dabei in allen drei Varianten das Bestreben zu erkennen, am Potsdamer Platz eine ähnlich klar konturierte und einheitlich gefasste Raumfigur herzustellen, wie sie im Leipziger Platz bereits existierte. Trotz der verschiedenen Vorschläge und Beiträge blieb jedoch die Fassung von 1924 bestehen und der Verkehr respektive die Verkehrsregulierung stellte weiterhin den bestimmenden Aspekt der Debatte um den Potsdamer Platz und den Leipziger Platz dar.

¹⁷⁶ Vgl. Bruno Möhring: Die Umgestaltung des Potsdamer Platzes in Berlin. in: *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit*, 5. Jg., 1924, Heft 6, S. 81 ff.

¹⁷⁷ Vgl. Bruno Möhring: Der Potsdamer Platz. Vorschlag einer städtebaulichen Lösung, in: *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit*, 5. Jg., 1924, Heft 7, S. 97 f.; Bruno Schulz: Zur Verkehrsregelung auf dem Potsdamer Platz in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 44. Jg., 1924, Nr. 44, S. 377 und Nr. 52, S. 481 f.

¹⁷⁸ Vgl. Werner Hegemann: Potsdamer Platz-Phantasien. in: *Der Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 11/12, S. 176 f.



Abb. 42: Potsdamer Platz mit der 1924 angelegten Verkehrsführung, Aufnahme abgedruckt in *Deutsche Bauzeitung*, 1928

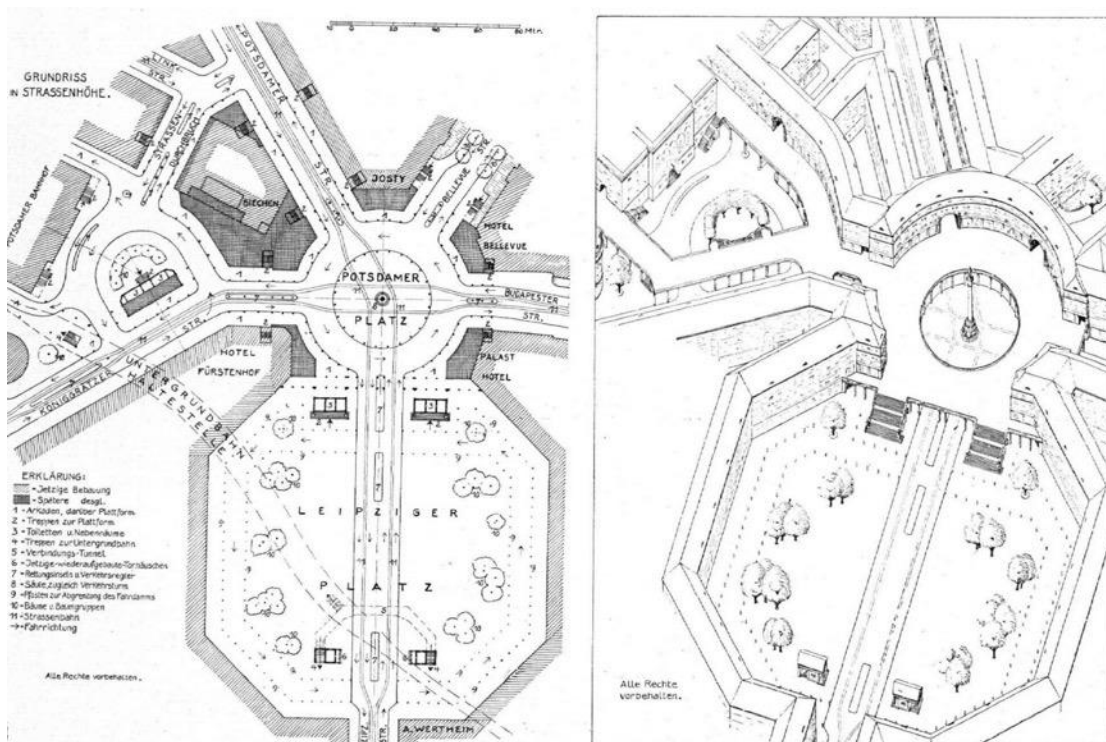


Abb. 43: Werner Hegemann mit Oskar Lange, Vorschlag zum Umbau des Potsdamer und des Leipziger Platzes, veröffentlicht in *Der Städtebau*, 1925

In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre rückte in diesem Kontext zudem der Kraftfahrzeugverkehr verstärkt in den Fokus der Debatte. Werner Hegemann etwa stellte einem Artikel zu modernen Systemen der Verkehrsregelung voran, dass sich der Bestand an Kraftfahrzeugen in Berlin zwischen 1924 und 1928 von ca. 30.000 auf ca. 74.000 erhöht und somit mehr als verdoppelt habe.¹⁷⁹ Die Verkehrsprobleme an Orten wie dem Potsdamer und dem Leipziger Platz resultierten zwar vorrangig aus der großen Zahl sowie dem engen Takt der Straßenbahnen und die Personenkraftwagen machten, neben Motorrädern, Lastkraftwagen und Omnibussen, noch weniger als die Hälfte aller Kraftfahrzeuge aus, doch gerade hinsichtlich des Automobilverkehrs erwartete man erhebliche Steigerungen. Martin Wagner prognostizierte 1929, dass hier mit einem jährlichen Zuwachs von rund 40 Prozent zu rechnen sei und die Stadtplanung entsprechend reagieren müsse.¹⁸⁰ Die Überlegungen zum Potsdamer und Leipziger Platz am Ende der 1920er Jahre waren somit vor allem auch durch die Einschätzung zur künftigen Entwicklung des innerstädtischen Verkehrs bestimmt, wobei dem Automobil nun eine tragende Rolle beigemessen wurde.

Weitere Aspekte, die den Planungskontext der thematisierten Entwürfe entscheidend bestimmten und sich gegenüber der Situation um 1910 qualitativ verändert darstellten, bezogen sich auf den Bereich der städtischen Bauverwaltung. Der bereits damals angestrebte Zusammenschluss zu Groß-Berlin war 1920 umgesetzt worden und am Ende des Jahres 1925 kam eine novellierte Bauordnung zur Geltung. Sie ersetzte als einheitliches Regelwerk die zahlreichen Einzel-Bauordnungen der vormals eigenständigen Stadt- und Landgemeinden im Bereich von Groß-Berlin. Ergänzt wurde die novellierte Bauordnung zudem um einen Bauzonenplan.¹⁸¹ Im Sinne einer gesamtheitlichen Stadtplanung konnten jetzt dezidierte Wohngebiete, Areale industrieller Nutzung sowie sogenannte Geschäftsviertel definiert werden, mit denen jeweils auch Festlegungen zur baulichen Dichte und Geschossigkeit verbunden waren. In den Geschäftsvierteln der *City* sollten sich demnach Handel, Verwaltung und nichtindustrielles Gewerbe konzentrieren, während das Wohnen, bis auf Ausnahmen für Eigentümer und Verwalter, ausgeschlossen würde. Dafür gestattete die Bauordnung, die in der höchsten Bauklasse V ansonsten weiterhin fünf Vollgeschosse vorsah, hier bei einheitlicher Bebauung nunmehr bis zu acht Geschosse. Prinzipiell wurde sogar die Errichtung darüber hinausgehender Hochhäuser ermöglicht, allerdings nur an städtebaulich besonders geeigneter Stelle.¹⁸²

¹⁷⁹ Vgl. Werner Hegemann: Berliner Verkehrsregelung. in: *Der Städtebau*, 23. Jg., 1928, Heft 8, S. 192 ff.

¹⁸⁰ Vgl. Martin Wagner: Verkehr und Tradition. Zur Frage des Durchbruchs durch die Ministergärten, in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 7, S. 129 f., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

¹⁸¹ Vgl. *Berlin und seine Bauten. Teil I: Städtebau*, hrsgg. vom Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin e.V., Berlin 2009, S. 125 f., S. 136

¹⁸² Vgl. Walter Koeppen, Otto Jaekel: *Bauordnung für die Stadt Berlin: vom 9. November 1929*, 3. überarbeitete Auflage, Berlin 1936, S. 16 f.

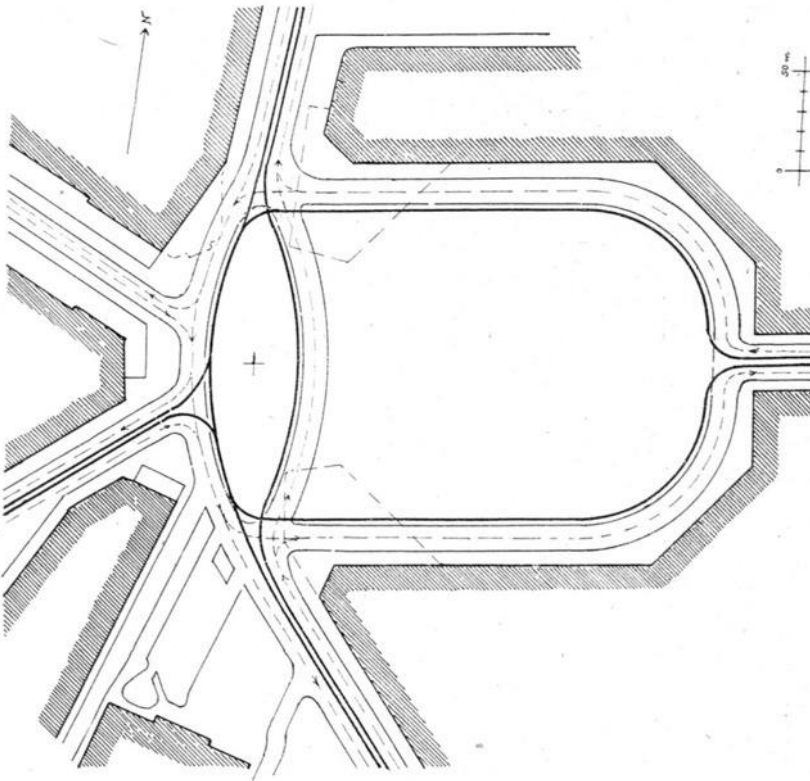


Abb. 44: Richard Blunck (Magistrats-Oberbaurat), Vorschlag für einen vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz auf Basis der modifizierten Baufluchtlinien am Potsdamer Platz, 1928

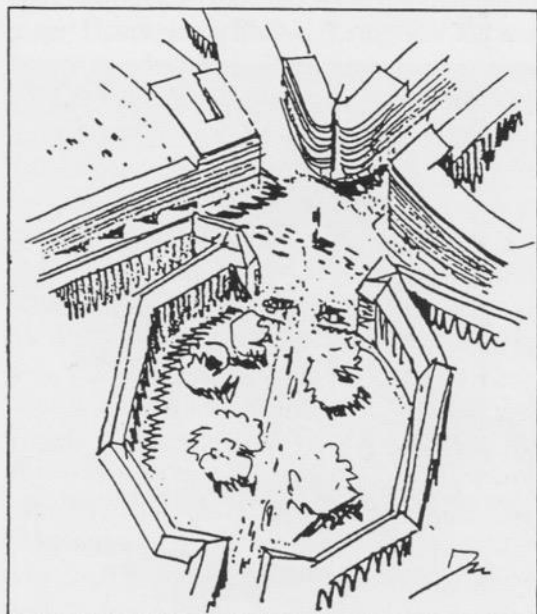
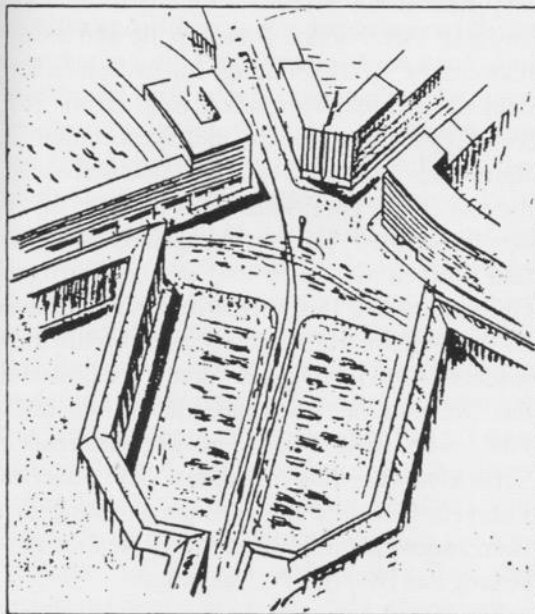


Abb. 45: Erich Mendelsohn, Skizzen für einen vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz, vermutlich 1928

Bezogen auf den Bereich der Geschäftsviertel, formalisierte die Bauordnung von 1925 zum Großteil etwas, das vor allem in der Dorotheenstadt und der Friedrichstadt ohnehin schon Realität war. Als Neubauten sowie oftmals durch Aufstockungen, hatten hier seit Beginn der 1920er Jahre bereits zahlreiche Geschäftshäuser die Grenze von fünf Vollgeschossen durchbrochen und, nicht ohne Kritik, einen neuen Höhenmaßstab eingeführt.¹⁸³ Dennoch ist die Bauordnung von 1925 mit dem dazugehörigen Bauzonenplan von erheblicher Bedeutung. Die stärkere funktionale und bauliche Gliederung des Großstadtkörpers sowie die Herausbildung einer verdichteten *City* als Geschäftszentrum, wichtige Themen des städtebaulichen Diskurses schon um 1910, waren nun auch baugesetzlich verankert. Entsprechende Vorstellungen zur Umgestaltung des Potsdamer und Leipziger Platzes rückten gegenüber der Situation vor dem Ersten Weltkrieg somit ein deutliches Stück weiter in den Bereich des Möglichen.

Als weitere Ebene neuer Qualität kam das Wirken des seit 1926 amtierenden Stadtbaurats Martin Wagner hinzu, der sich nicht mehr als Entwurfsarchitekt für die kommunalen Hochbauten, sondern primär als leitender Organisator der (städte-)baulichen Weiterentwicklung Groß-Berlins insgesamt verstand.¹⁸⁴ Das bedeutete für ihn unter anderem die inhaltliche Verknüpfung relevanter Themenfelder wie Stadtplanung, Städtebau, Siedlungsbau, Hochbau und Verkehr, die zum Teil noch immer bei unterschiedlichen Verwaltungen ressortierten. Insbesondere arbeitete er eng mit Ernst Reuter zusammen, der, seit 1926 Stadtrat für Verkehr, maßgeblich den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sowie die Bündelung der verschiedenen Verkehrsunternehmen vorantrieb, was 1928 in der Gründung der kommunalen Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG) mündete. Wagner setzte aber auch auf eine aktive Rolle der Stadt, die unter seiner Ägide konkrete Projektentwicklungen initiierte und in unternehmerischer Kooperation mit privaten Investoren realisierte. Das prominenteste Beispiel dieser – nicht unumstrittenen – Baupolitik ist der weitreichende und in größeren Teilen umgesetzte Umbau des Alexanderplatzes zum modernen *Weltstadtplatz*.¹⁸⁵

Ähnliches war auch für den Potsdamer und Leipziger Platz vorgesehen und wurde entsprechend vorbereitet. Im Hinblick auf die potenzielle Realisierung des erwähnten Nord-Süd-Tunnels, beschäftigten sich die städtischen Planungsbehörden ab 1928 mit der Modifikation der Fluchtlinien am Potsdamer Platz sowie mit dem Erwerb einzelner Grundstücke bzw. Grundstücksteile aus privatem Besitz. Dies betraf konkret zunächst einen Teil des Eckgrundstücks Friedrich-Ebert-

¹⁸³ Vgl. u.a. Werner Hegemann: Berliner Neubauten, Umbauten, Aufstockungen. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 8. Jg., 1924, Heft 5/6, S. 133 ff.

¹⁸⁴ Vgl. u.a. Ludovica Scarpa: *Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/ Wiesbaden 1986; *Martin Wagner 1885-1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks*, Ausstellungskatalog, Berlin 1986

¹⁸⁵ Vgl. Ludovica Scarpa: *Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/ Wiesbaden 1986, S. 95 ff.

Straße / Bellevuestraße mit dem Hotel Bellevue, wo die Bauflucht deutlich zurückgesetzt wurde, um Platz für etwaige Verkehrsbauten sowie die notwendigen Eingänge zu gewinnen. Vor diesem Hintergrund unterbreitete der beim Magistrat tätige Architekt Richard Blunck neuerlich den Vorschlag, den Potsdamer und den Leipziger Platz zu einer räumlichen Anlage zu vereinigen und verwies dabei auf den Entwurf von Bruno Schmitz aus dem Groß-Berlin-Wettbewerb.¹⁸⁶ Auch zwei Skizzen von Erich Mendelsohn zum Umbau des Potsdamer Platzes, von denen eine ebenfalls die Vereinigung mit dem Leipziger Platz vorsah, dürften im Zusammenhang dieser Planungen des Magistrats entstanden sein.¹⁸⁷ Denn Mendelsohn arbeitete zu diesem Zeitpunkt am Entwurf für den bereits erwähnten Neubau an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße / Bellevuestraße, der, zunächst für die französische Warenhauskette Galeries Lafayette projektiert und dann zu einem Bürohaus abgewandelt, mit einer Kurvung auf die neue Fluchtlinie reagierte. Obschon erst 1930-32 als *Columbus-Haus* errichtet, kann das Projekt von Mendelsohn, eingedenk der hier genehmigten neun Vollgeschosse, somit als Vorbote der von der Bauverwaltung sehr konkret vorbereiteten Umgestaltung am Potsdamer Platz gesehen werden, die dann in Form des Entwurfs von Martin Wagner öffentlich wurde.

3.1.3 Aspekte der Verfasser zur Formenfindung und -begründung

Obwohl es sich um einen umfassenden städtebaulichen und architektonischen Eingriff gehandelt hätte, sind zum Entwurf von Martin Wagner in den Quellen keine dezidierten Erläuterungen von ihm oder seinem Mitverfasser Felix Unglaube nachweisbar. Ohne näher darauf einzugehen, wurde das Projekt von Wagner jedoch verschiedentlich erwähnt und es existieren eine Reihe von Aussagen, die sich indirekt auf den Entwurf zum Potsdamer und Leipziger Platz beziehen respektive darauf bezogen werden können. Zuvorderst sind hier die programmatischen Aufsätze Wagners *Das neue Berlin – die Weltstadt Berlin* und *Das Formproblem eines Weltstadtplatzes* zu nennen, die in Heft 1 und Heft 2 der Zeitschrift *Das neue Berlin* erschienen.¹⁸⁸ Größere Passagen beider Texte sowie ähnliche Kernaussagen finden sich auch in dem inhaltlich erweiterten Vortrag *Städtebauliche Probleme der Großstadt* wieder, den Martin Wagner im März 1929 hielt und der im selben Jahr als Sonderdruck veröffentlicht wurde.¹⁸⁹ Anhand dieser Äußerungen lassen sich

¹⁸⁶ Vgl. u.a. Richard Blunck: Wird der Potsdamer Platz in Berlin erneut umgestaltet? in: *Deutsche Bauzeitung*, 62. Jg., 1928, Beilage *Stadt und Siedlung*, o. Nr., S. 24

¹⁸⁷ Vgl. Matthias Pabsch: *Zweimal Weltstadt. Architektur und Städtebau am Potsdamer Platz*, Berlin 1998, S. 41

¹⁸⁸ Vgl. Martin Wagner: Das neue Berlin – die Weltstadt Berlin. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 1, S. 4 f.; Martin Wagner: Das Formproblem eines Weltstadtplatzes. in: ebd., Heft 2, S. 33 ff.

¹⁸⁹ Vgl. Martin Wagner: *Städtebauliche Probleme der Großstadt*. Nachdruck in: *Martin Wagner 1885-1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks*, Ausstellungskatalog, Berlin 1986, S. 102 ff.

Anhaltspunkte dafür gewinnen, welche Aspekte die Formenfindung des Entwurfs für den Potsdamer und Leipziger Platz bestimmten.

Im Mittelpunkt standen die Neuordnung des Verkehrs und die Steigerung der Verkehrskapazität. Ganz grundsätzlich schrieb Wagner im erstgenannten Text beispielsweise, der durch den Siedlungsbau betriebenen Neuformung des Stadtkörpers in den Erweiterungsgebieten laufe „*eine Neuformung im alten veralteten Stadtkörper parallel, die ihren Antrieb von den gänzlich veränderten Ansprüchen an den Verkehrsraum erhält*“.¹⁹⁰ Im Aufsatz *Das Formproblem eines Weltstadtplatzes*, der auf den Wettbewerb zum Umbau des Alexanderplatzes bezogen war, aber auch den Potsdamer Platz erwähnt, konkretisierte er dann die Bedeutung des Verkehrs für die Form wie folgt: „*Plätze wie der Alexanderplatz, der Potsdamer Platz, das Hallesche Tor [...] u.a.m. werden in den nächsten drei bis zehn Jahren ein ganz neues Gesicht erhalten. Diese Neuordnung der ‚Plätze‘ [in Anführungszeichen] ist in erster Linie durch die Neuordnung des Verkehrs und durch den Bau von Untergrundbahnen bedingt. [...] Der Weltstadtplatz ist eine fast dauernd gefüllte Verkehrsschleuse, der ‚Clearing‘-Punkt eines Adernetzes von Verkehrsstraßen erster Ordnung. Man kann nun sagen, daß die Durchschleusung des Verkehrs durch diesen Clearing-Punkt das Primäre und Wesentliche, und die formale Gestaltung, die Zweckform von sekundärer Bedeutung ist.*“¹⁹¹ Zwar seien beide Ebenen nicht voneinander zu trennen, Zweck und Form müssten zu einer organischen Einheit verschmelzen, doch anschließend stellt Wagner wiederum sehr klar verschiedene Verkehrsaspekte als entscheidende Determinanten des *organisch gestalteten Weltstadtplatzes* heraus. So sei etwa die Dimensionierung des Platzes Aufgabe des Verkehrstechnikers, der die Verkehrskapazität zu berechnen bzw. für die nächsten 25 Jahre, der ‚Lebensdauer‘ eines Weltstadtplatzes, zu schätzen habe. Zudem müssten der Schienen-, der Wagen- und der Fußgängerverkehr voneinander separiert und kreuzungsfrei über den Platz geführt werden, wofür Wagner explizit auf einen *Rundverkehr in verschiedener Höhenlage* verweist. Dies sind deutliche Hinweise auf das für den Potsdamer / Leipziger Platz entworfene Verkehrsrondell sowie darauf, dass es sowohl den inhaltlichen als auch den formalen Mittelpunkt darstellte.

Ein weiterer Aspekt, den Martin Wagner in seinen Äußerungen zur Innenstadt allgemein, aber insbesondere im Hinblick auf die Gestaltung eines solchen Platzes anführt, ist die adäquate Ausnutzung des Baugrundes. Die beträchtlichen Kosten für die Herstellung der komplexen Verkehrsbauten müssten demnach zumindest teilweise durch die umgebenden Bauten amortisiert werden – sei es direkt, über die Vergabe von Erbbaurechten, oder indirekt, indem die Konsumkraft am Ort und somit Wirtschaft und Steueraufkommen gestärkt würden. Nicht zuletzt aus diesen

¹⁹⁰ Martin Wagner: Das neue Berlin – die Weltstadt Berlin. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 1, S. 4, hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

¹⁹¹ Martin Wagner: Das Formproblem eines Weltstadtplatzes. in: ebd., Heft 2, S. 33

ökonomischen Überlegungen ergab sich für Wagner der Schluss, hier höhere Gebäude als bislang zuzulassen. Ähnlich wie in der Argumentation von Bruno Schmitz 20 Jahre zuvor, korrespondierte die bessere Ausnutzung des teuren innerstädtischen Baugrundes auch hier mit einem formalen Aspekt der *City*-Bildung, da nicht zuletzt größere Bauhöhen das (Geschäfts-) Zentrum sichtbar im Stadtkörper abbilden würde.

Die Gesamtform eines Weltstadtplatzes war nach den Ausführungen Wagners im Wesentlichen eine rationale Ableitung aus den gegebenen Bedingungen und Erfordernissen. Da die Gestalt umgekehrt jedoch auch erkennbarer Ausdruck des Inhalts sein sollte, gibt es an manchen Stellen ebenfalls Aussagen, die bei der Ästhetik ansetzen. So heißt es beispielsweise in *Das Formproblem eines Weltstadtplatzes* zur architektonischen Gestaltung: „Klarste Formen, die während des Tages wie während der Nachtstunden ihre charakteristische künstlerische Wirkung ausüben, sind grundlegende Voraussetzung des Weltstadtplatzes. Ein flutendes Licht bei Tage und ein herausflutendes Licht bei Nacht erzeugen ein gänzlich neues Gesicht des Platzes. Farbe, Form und Licht (Reklame) sind die drei Hauptelemente für neue Weltstadtplätze.“¹⁹² Hier klingt deutlich an, dass großstädtischer Charakter und Modernität – neben den Verkehrsaspekten – für Martin Wagner auch mit den neuen Möglichkeiten der elektrischen Beleuchtung und Lichtreklamen assoziiert waren. Unter städtebaulichen Gesichtspunkten nicht unwichtig erscheint schließlich, dass Wagner den Weltstadtplatz explizit als eine Raumbildung ansah, die auch als solche wahrnehmbar sein müsse. Hierauf verweist er ebenfalls im zuvor zitierten Text. Aus der eigenständigen funktionalen Qualität, die sich vom gradlinigen Straßenzug unterscheide, folge demnach eine entsprechende räumliche Ausbildung, die etwa in der Überbauung einmündender Verkehrsstraßen Ausdruck finden könne.

Marcel Breuer legte in dem Artikel *Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes* die Hauptaspekte seiner Formfindung dar.¹⁹³ Noch stärker als bei Martin Wagner, stehen dabei der Verkehr und die Verkehrsführung im Mittelpunkt. So beginnt Breuer mit der Aussage, dass die Plätze der *City* in erster Linie als gesteigerte Punkte der Straße anzusehen sind, für deren Form und Größe allein der Verkehr maßgebend sei. Dieser Grundsatz müsse zumindest dann gelten, „wenn man schon so erfreulich radikal die vorhandenen Platzwände abreißt, um neue in einheitlichem Sinne aufzurichten [...]“.¹⁹⁴ Ihr Entwurf dürfe demnach nicht erneut auf formalen und stilistischen Gesichtspunkten gründen.

¹⁹² Martin Wagner: *Das Formproblem eines Weltstadtplatzes*. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 2, S. 37, hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

¹⁹³ Vgl. Marcel Breuer: *Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes*. in: ebd., Heft 7, S. 136 ff.

¹⁹⁴ Ebd., S. 136

Den größten Teil der Erläuterung widmet Breuer folglich der von ihm vorgeschlagenen Verkehrsführung auf dem zusammengefassten Potsdamer / Leipziger Platz. Eingehend erklärt er die Vorteile der kreuzungsfreien Fahrstraßen gegenüber einem Ringverkehr, ohne jedoch explizit auf den Entwurf von Martin Wagner Bezug zu nehmen, und schildert den Ablauf der Verkehrsflüsse hinsichtlich der verschiedenen Bewegungsrichtungen. Anschließend ist die Ableitung der Platzgeometrie und Platzdimension dargelegt, die sich aus den notwendigen Straßenbreiten, Kurvenradien und Durchfahrtshöhen, den angenommenen Steigungen und Gefällen sowie dem Platzbedarf für Haltestellen, Parkplätze, Fußgängerwege und Zugänge zum U-Bahnhof ergebe. Folgt man den Aussagen Breuers, so ist die gesamte formale Ausprägung seines Entwurfs gleichsam als Hüllkurve aller notwendiger Funktionen zu verstehen. Dies schließt auch die Aufweitung der Bürgersteige an den Bahnhofs-Zugängen sowie die Überbauung der einmündenden Verkehrsstraßen ein, um eine bessere Ausnutzung des Baugrunds zu erreichen. Da die Innenfläche des neuen Platzes zudem kleiner sei als die der bestehenden Doppelplatzanlage, könne die Verkehrsreglung vor einer Neuerrichtung der Platzumbauung realisiert werden – was jedoch nicht mit entsprechenden Zeichnungen belegt wird.

Die Ausführungen zu weiteren Aspekten der Gestaltfassung beschränken sich auf einen kurzen Absatz am Ende des Artikels. Er lautet inklusive seiner rhetorisch fragenden Überschrift vollständig: *„Die sonstige Platzgestaltung? Die Platzwände sollen die Struktur eindeutig bestens konstruierter Gebäude in einfachster Form darstellen, deren Äußeres nur einen Grundrhythmus zu dem dauernd wechselnden, überraschenden und individuell-vielseitigen Farben- und Lichtformen der City bildet. Sie sind der nackte Körper, den die wechselnde Zeit aktuell-verschiedenartig bekleidet.“*¹⁹⁵ Darüber hinaus sind in den Quellen keine Äußerungen von Marcel Breuer nachweisbar, die sich auf seinen Entwurf zum Potsdamer und Leipziger Platz beziehen.

3.1.4 Formentradition und Formenideal der Entwürfe

Vor der Frage nach der Formentradition und dem Formenideal der beiden untersuchten Entwürfe ist zunächst noch einmal auf ihre Unterschiedlichkeit jenseits des Formalen zu verweisen. Martin Wagner war amtierender Stadtbaurat von Groß-Berlin und sein Entwurf entstand, unter Mitarbeit des dort beschäftigten Architekten Felix Unglaube, in einer Planungsabteilung der obersten Stadtverwaltung. Die Einlassung hatte somit durchaus offiziellen Charakter und erweiterte, wie an anderer Stelle ausgeführt, die bereits konkret angestoßenen Planungen der Bauverwaltung zu einer gesamtheitlichen Neugestaltung für den Potsdamer und Leipziger Platz. Marcel Breuer hingegen legte als freier Architekt, der gerade nach Berlin gezogen war, einen Entwurf vor, der

¹⁹⁵ Marcel Breuer: Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 7, S. 141, hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

am Beispiel des Potsdamer und des Leipziger Platzes paradigmatisch vor allem das Prinzip eines modernen Verkehrsplatzes zeigen sollte. Die tatsächliche Umsetzbarkeit stand dabei zunächst nicht im Vordergrund. Hierin besteht eine jeweils eigenständige Qualität der beiden Einlassungen, die bei Vergleichen der formalen Ausprägungen mitzudenken ist.

Analysiert man die Argumentationen, die die Verfasser zu ihren Entwürfen für den Potsdamer und Leipziger Platz vorbrachten, sind allerdings große Gemeinsamkeiten festzustellen. Die primäre Übereinstimmung besteht darin, dass beide eine Kausalität aufbauen, wonach die gegebenen Notwendigkeiten mehr oder minder unmittelbar zur baulichen Form führen bzw. eine bestimmte bauliche Ausprägung erfordern. Dabei werden diese Notwendigkeiten nicht im Bereich der Ästhetik gesehen, wie es eingedenk der Begriffe *Monumentalität* und *Schönheit* in prägender Art und Weise um 1910 der Fall war, sondern dezidiert im Funktionalen verortet. Im Verständnis von Wagner und Breuer schloss dies neben zweckmäßiger Architektur und guter Ausnutzung des Baugrundes auch ein, dass Plätze dieser Art nur für einen gewissen Zeithorizont geplant werden könnten, da gegenwärtig noch nicht abzusehende Erfordernisse zukünftig zwangsläufig neue bauliche Lösungen erfordern würden. Als wichtigste der determinierenden Notwendigkeiten für die Entwurfsaufgabe erscheint den Aussagen nach jedoch die Organisation der verschiedenen Verkehrsformen und -ströme, im Besonderen die des Kraftfahrzeugverkehrs. Die Kategorie *Funktionalität* mit ihren Ableitungen bezüglich ökonomischer oder verkehrstechnischer Aspekte kann somit als Kern des unterliegenden Formenideals angesehen werden. Der Übertrag in konkrete Formen, wie sie in den Entwürfen von Martin Wagner einerseits und Marcel Breuer andererseits sichtbar werden, verbindet sich darüber hinaus allerdings mit ästhetischen Interpretationen respektive Aufladungen von Funktionalität, die eine zeittypische Facette von Architektur und Städtebau um 1930 darstellen.

Wie ausgeführt, begriffen sowohl Wagner als auch Breuer den Potsdamer Platz ausdrücklich als Verkehrsplatz – wobei der Leipziger Platz zumeist implizit miteinbezogen wird, ohne auf dessen eigenständige Bedeutung als barocker Ideal- bzw. Schmuckplatz einzugehen. Als Verkehrsplatz jedoch würde der Potsdamer Platz weder dem aktuellen noch dem zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht. Und während Wagner aus dem von ihm prognostizierten Zuwachs des Kraftfahrzeugverkehrs den Kreisverkehr seines zentralen Rundbaus ableitete, sah Breuer selbst diese durchaus moderne Verkehrsführung als nicht effizient genug an. Denn entweder würden ständige Spurwechsel von Innen nach Außen unweigerlich zu Stockungen führen oder aber die Ballung der Fahrzeuge im äußeren Ring, der die Ein- und Ausfahrten erlaubt. In der Erläuterung seines Entwurfs heißt es: „Bei der zu erwartenden Zunahme des Fahrzeugverkehrs wird es nicht mehr zu viele Jahre dauern, bis die verschiedenen Verkehrsringe der Stadt einfach stehenbleiben, wie dies schon jetzt auf dem Großen Stern oder an der Gedächtniskirche häufig

der Fall ist.“¹⁹⁶ Hieraus leitete Breuer die Notwendigkeit ab, sein Entwurfskonzept auf einer Anordnung kreuzungsfreier Richtungsfahrbahnen im sogenannten Kleeblatt-Schema zu gründen – eine Typologie, die in Deutschland ab Mitte der 1930er Jahre vornehmlich beim Bau von Autobahnkreuzen Verwendung fand.

Verkehrsaspekte hatten am Potsdamer und Leipziger Platz schon um 1910 eine wichtige Rolle gespielt. So wiesen Bruno Schmitz und Otto Blum mehrfach darauf hin, dass erst das detaillierte Verkehrskonzept des mit Havestadt & Contag erarbeiteten Wettbewerbsbeitrag den Raum zur vorgeschlagenen Neufassung der Doppelplatzanlage gegeben habe (Vgl. Kap. 2.1.3). In der Formenargumentation fungierte es somit als eine Voraussetzung der entworfenen Form, während die Organisation des Verkehrs bei Wagner und Breuer zu einem Kernelement der sichtbaren Gestalt avancierte. Zudem konzentrierte man sich um 1910 vor allem auf die detaillierte Planung des Schienenverkehrs und blieb bezüglich der anderen Verkehrsformen unspezifisch (Vgl. Kap. 2.1.3). Demgegenüber zeigte sich nun, im Entwurf von Breuer noch stärker als in dem von Wagner, ein gesteigerter Fokus auf den Kraftfahrzeugverkehr respektive das Automobil.

Sowohl für die formale Thematisierung von Verkehrsaspekten als auch für die sukzessive Fokussierung auf den Kraftfahrzeugverkehr und das Automobil finden sich im Städtebau des beginnenden und frühen 20. Jahrhunderts zahlreiche Beispiele. Bereits in den konzeptionellen Entwürfen von Eugène Hénard zu großen Kreuzungen bzw. Verkehrsknoten, die er im Rahmen seiner Studien zum Umbau von Paris zwischen 1904 und 1910 vorlegte, zeigte sich der erkennbare Übertrag von Verkehrsaspekten in bauliche Gestalt. Im Rahmen dieser Arbeit ist vor allem der in Variationen veröffentlichte Entwurf *Carrefour a Voies a Giration* interessant, der das Schema eines Platzes mit Kreisverkehr vorführt.¹⁹⁷ Aus dem Prinzip der Verkehrsführung entwickelt sich hier die gesamte Platzgestaltung; von der Geometrie des Platzraums über die kreisförmige Anordnung der Fahrspuren bis hin zur inneren Platzfläche, die als abgesenkter Rundplatz die Fußgänger-Unterführungen bündelt. Dies erinnert stark an das Verkehrsrondell von Martin Wagner für den Potsdamer / Leipziger Platz. Auch das Automobil hatte Hénard bereits in seine Überlegungen einbezogen. Ebenfalls noch vor dem Ersten Weltkrieg entstand das mit *The elevated sidewalk* betitelte Konzept von Henry Harrison Supplee, das der Ingenieur für New York erdacht hatte und dessen Ansätze in einem eindrucklichen Schaubild vermittelt wurden. In einem Straßenraum zwischen Hochhäusern ist hier die vertikale Verteilung der verschiedenen Verkehrsformen auf ober- und unterirdische Ebenen dargestellt. Gestaltwirksam für den Stadtraum werden dabei, wie der Titel andeutet, vor allem die erhöhten Gehwege, die zurückgestaffelt oberhalb der

¹⁹⁶ Marcel Breuer: Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 7, S. 137., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

¹⁹⁷ Vgl. Eugène Hénard: Die Stadtmitte von Paris und die Knotenpunkte des Verkehrs. in: *Der Städtebau*, 7. Jg., 1910, Heft 10, S. 109 ff.

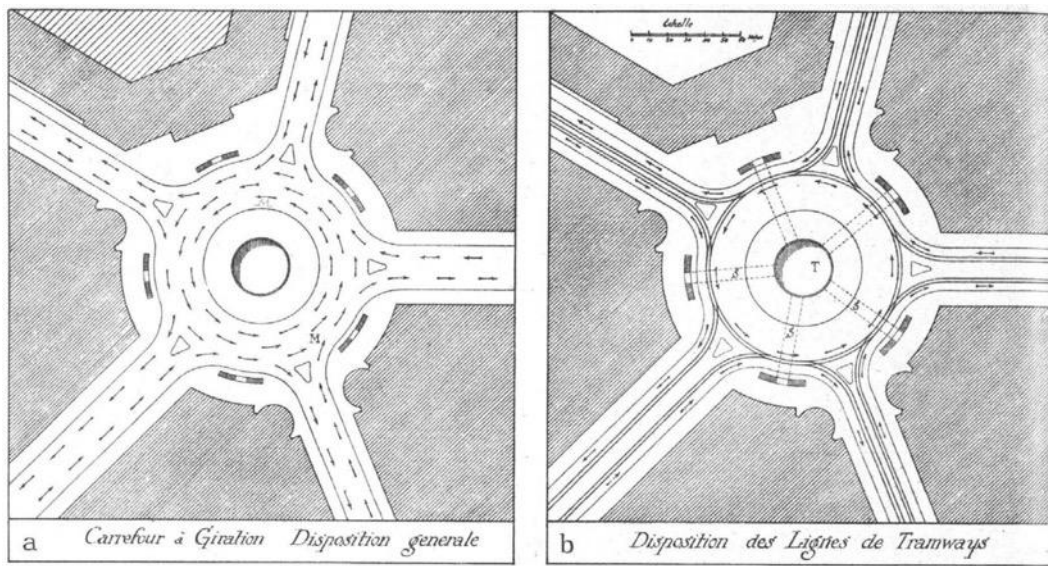


Abb. 46: Eugène Hénard, Schema eines Platzes mit Kreisverkehr, 1910

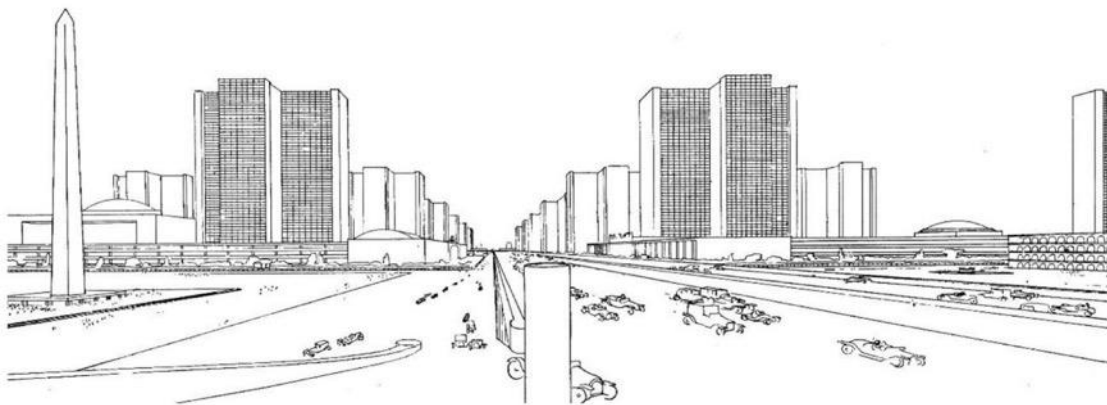


Abb. 47: Le Corbusier, Perspektive zum Konzept *Ville contemporaine*, 1922

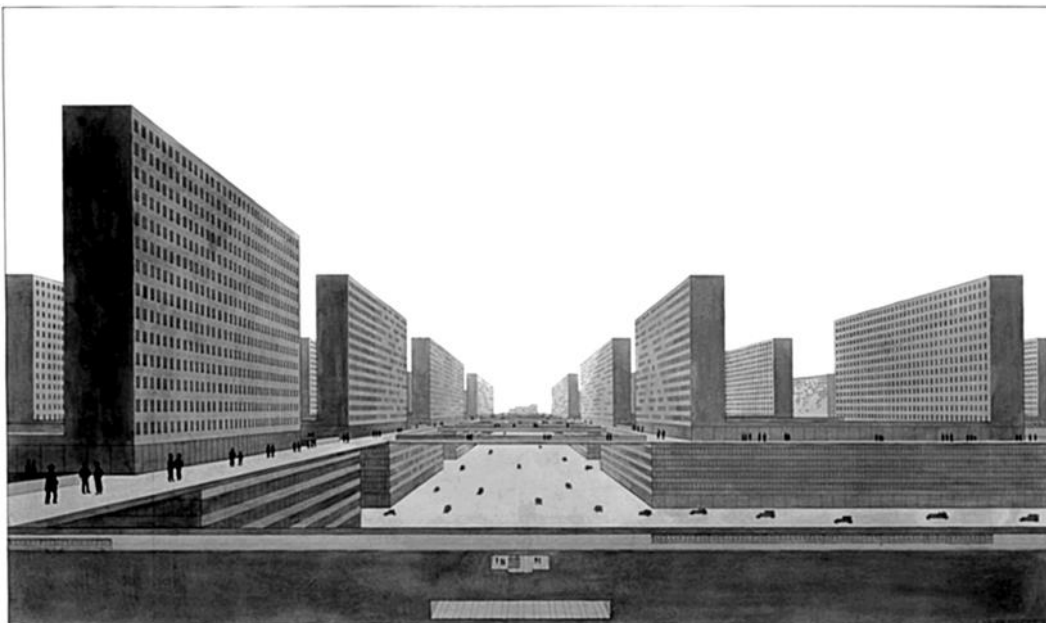


Abb. 48: Ludwig Hilberseimer, Perspektive zum *Schema einer Hochhausstadt*, 1924

von Automobilen und Trambahnen vereinnahmten Straßenebene angeordnet sowie durch Fußgängerbrücken miteinander verbunden sind. In der Bildunterschrift postulierte Suplee, dass der Wagenverkehr (*vehicular traffic*) vom Fußgängerverkehr separiert werden müsse, um das volle Potential von Kraftfahrzeugen (*power-propelled machinery*) auszuschöpfen. Und er schloss an: „*Each type of transportation will then be free to develop itself along its own lines.*“¹⁹⁸

Diese Ansätze fanden ihre Fortsetzung in den avantgardistischen Städtebau-Entwürfen der 1920er Jahre – nun allerdings in andere bauliche Formen übertragen. Beispielhaft können hier das 1922 von Le Corbusier veröffentlichte Konzept *Ville contemporaine* sowie das 1924 von Ludwig Hilberseimer vorgestellte – und später exemplarisch auf die Berliner Friedrichstadt übertragene – *Schema einer Hochhausstadt* genannt werden.¹⁹⁹ Corbusier propagierte für seine *Ville contemporaine* eine Verkehrstrennung nach Geschwindigkeit. Während der unterirdisch angeordnete Schienenverkehr dabei entsprechend unsichtbar blieb, sind das Flugzeug und das Automobil gleichsam als Signet von Modernität ins Bild gesetzt. So illustrierte eine der Perspektivzeichnungen nicht nur den Raumeindruck entlang der zentralen Achse, die in die mit Hochhäusern besetzte Geschäftsstadt führt, sondern auch die Dynamik einer vielspurigen Schnellstraße mit vorbeirauschendem Autoverkehr. Diesbezüglich weniger expressiv ist die Darstellungsweise im Schaubild von Hilberseimer, das vor allem den Eindruck stringenter Systematik und geordneter Funktionalität vermittelt. In seinem Entwurf einer vertikal gegliederten Hochhausstadt wird immerhin jedoch der gesamte Straßenraum der auf dem Null-Niveau angeordneten Geschäftsstadt zum Verkehrsraum für Automobile. Die Stadt- und Fernbahnen befinden sich im Untergrund, die Fußgängerwege sind auf das Niveau der Wohnstadt angehoben, die auf der Geschäftsstadt aufsetzt. Straßenbahnen, Omnibusse oder Pferdefuhrwerke, die tatsächlich den Großteil des damaligen Straßenverkehrs ausmachten, tauchen in den Zeichnungen beider Konzepte nicht auf. Wie zumindest der von Corbusier gewählte Titel explizit unterstreicht, wurde hier die Stadt der Gegenwart vorgeführt, wie sie eigentlich aussehen sollte. Die konzeptionelle und ästhetische Thematisierung des Verkehrs stellte dabei keinesfalls den alleinbestimmenden, aber doch einen gewichtigen Aspekt dar.

¹⁹⁸ The elevated sidewalk. in: *Scientific American*, Bd. 109, 1913, Nr. 4, S. 67

¹⁹⁹ Beide Konzepte wurden zunächst in Form von Zeichnungen vorgestellt und nachfolgend um textliche Erläuterungen ergänzt. Ludwig Hilberseimers Übertrag des abstrakten Schemas einer Hochhausstadt auf die Berliner Friedrichstadt wurde 1929 veröffentlicht. Vgl. Le Corbusier: *Le centre des grandes villes* (1923). in: *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, Band II.2, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014, S. 902 ff.; Ludwig Hilberseimer: *Grosstadtbauten* (1925). in: ebd., S. 909 ff; Richard Pommer et al.: *In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer Architect, Educator and Urban Planner*, Chicago 1988, S. 52

marcel breuer 1929.

**platzgestaltung auf grund
neuer verkehrsregelung.**

beispiel 1. potsdamer platz.

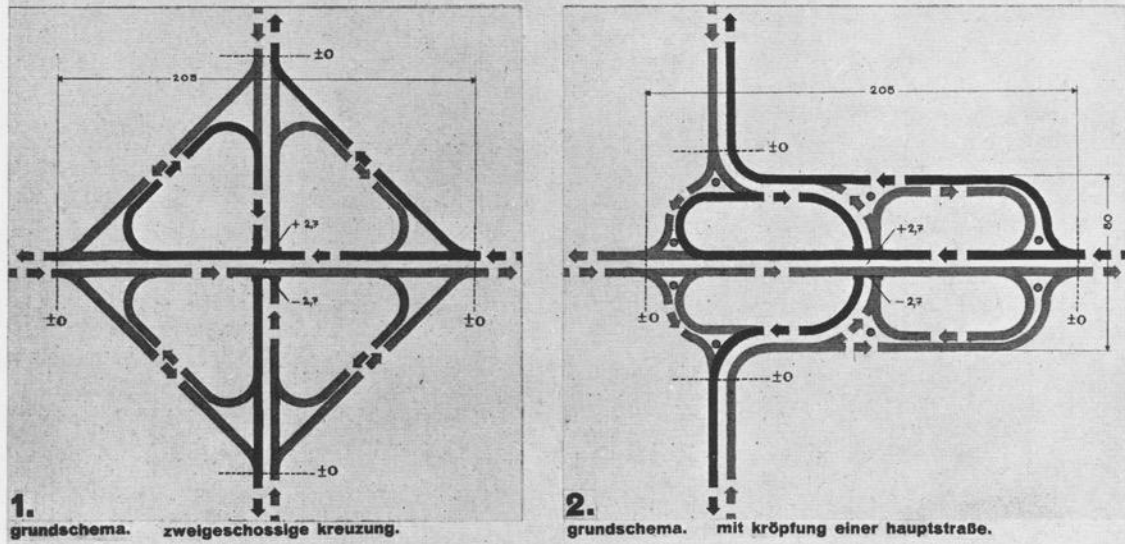


Abb. 49: Marcel Breuer, Ableitung der Platzgeometrie aus der Verkehrsführung im Kleeblatt-Schema, abgedruckt in *Das Neue Berlin*, 1929

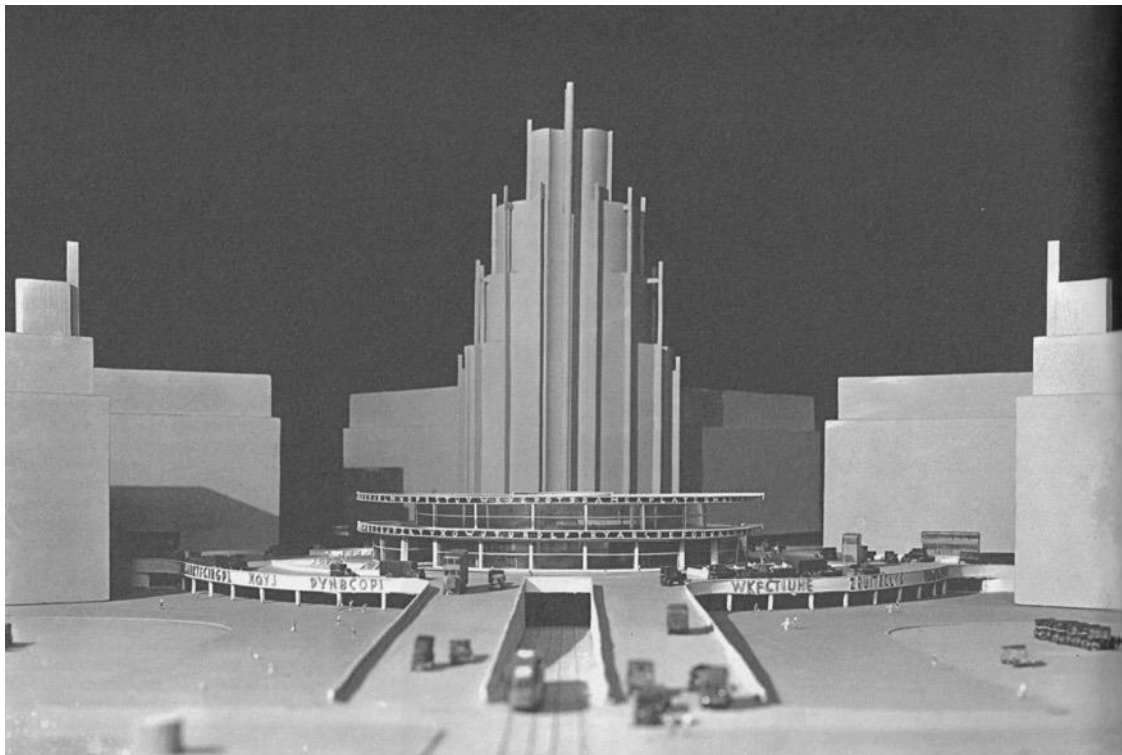


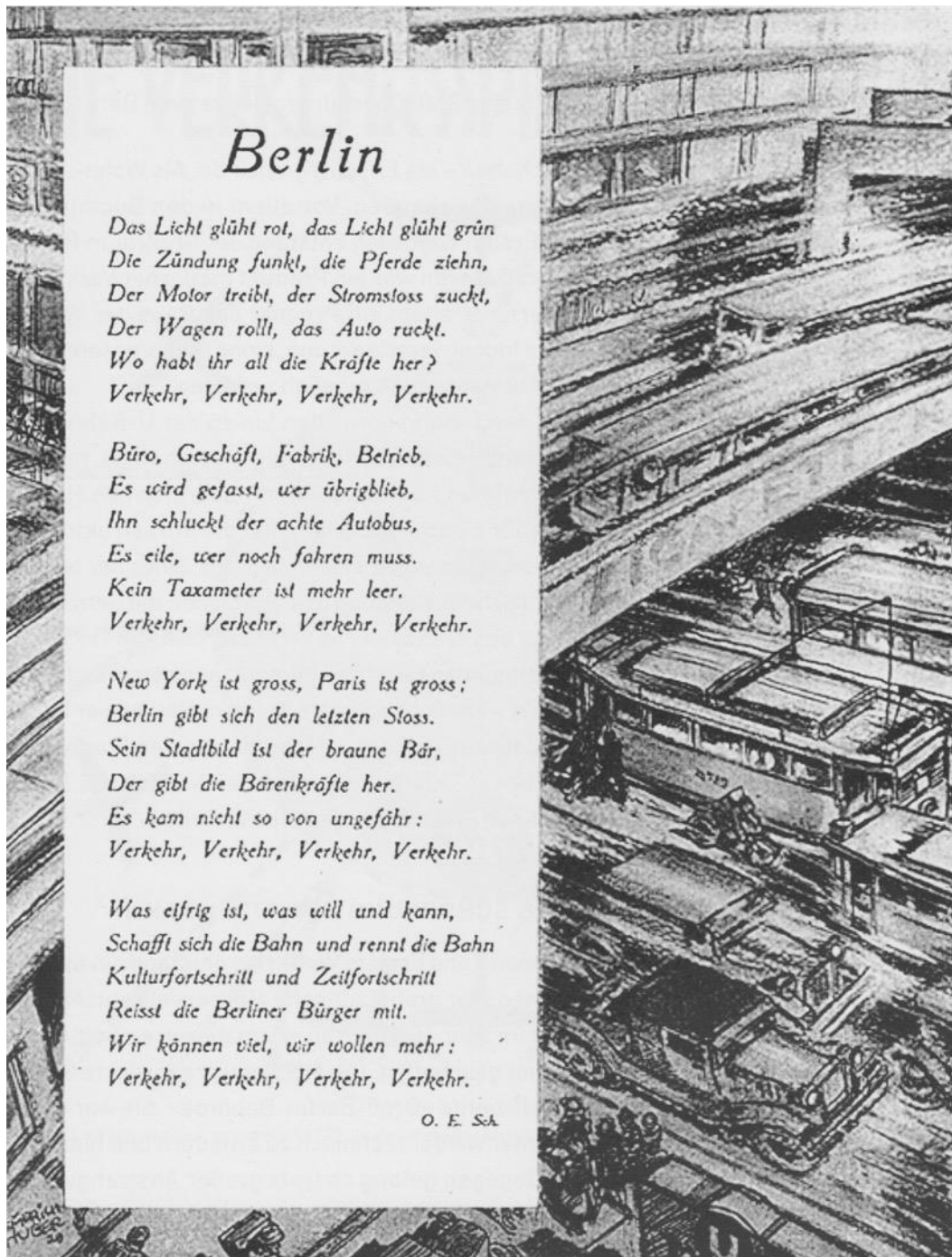
Abb. 50: Martin Wagner, Modellfoto mit Zentralperspektive auf das Verkehrsrondell, 1929

Die Entwürfe von Martin Wagner und Marcel Breuer für den Potsdamer und Leipziger Platz lassen sich somit einer ausgeprägten Entwicklungstendenz im Städtebau der 1910er und 1920er Jahre zuordnen, die einen qualitativen Wandel im Umgang mit Verkehrsthemen beinhaltet. Zunächst ging es noch darum, die Belange des Verkehrs möglichst verträglich in die dezidiert ästhetisch diskutierte städtebauliche Form zu integrieren. Alternativ wurden sie begründend herangezogen, um direkt oder indirekt bestimmte gestalterische Präferenzen zu argumentieren, wie etwa am Beispiel der Debatte um die Freistellung des Brandenburger Torres am Pariser Platz gezeigt. Nachfolgend hingegen avancierte der Verkehr zu einer unmittelbar formgebenden und ästhetisch inszenierten Kategorie des Städtebaus. Maßgeblich hierfür erscheinen im Rückblick zwei miteinander rückkoppelnde Aspekte, die auch in den Entwürfen sowie textlichen Aussagen von Martin Wagner und Marcel Breuer zu erkennen sind.

Zum einen ist das die schon im Diskurs um 1910 begegnende und nun verfestigte Auffassung, dass der stetige Verkehrszuwachs – ähnlich einer Naturgewalt – als unabwendbares Faktum zu akzeptieren sei. Die Aufgabe bestünde dementsprechend darin, den bestmöglichen Fluss der unweigerlich anwachsenden Verkehrsströme zu gestalten. Dies spiegelte die Erfahrung der bis dahin erlebten Verkehrszuwächse und der tatsächlichen Probleme, die an Orten wie dem Potsdamer Platz entstanden waren, reflektierte aber vor allem auch die daraus abgeleitete Erwartung weiterer rasanter Steigerungen. Und in diesem Zusammenhang wurde, wie hier anhand einiger Entwurfskonzepte und -darstellungen gezeigt, dem Automobil bereits eine Bedeutung beigemessen, die mit der damaligen Realität und den Problemstellungen des Straßenverkehrs nur wenig zu tun hatte. Letzteres erläuterte beispielsweise Hans Stimmann in seinem 1986 erschienenen Buchbeitrag *Weltstadtplätze und Massenverkehr*, wo er zugespitzt konstatierte: „Berlin befand sich, gemessen an heutigen Erfahrungen, während der gesamten 20er Jahre in einem autolosen Zustand.“²⁰⁰ Und der in Paris tätige Kurt Tucholsky kommentierte unter dem Pseudonym Iganx Wrobel bereits 1926 in der Wochenzeitung *Die Weltbühne*: „Die Pausen, in denen man etwa auf dem Kurfürstendamm die ‚Wagenburgen‘ passieren lässt, sind so lang wie an den Champs-Élysées – nur lohnt es sich da, [...] während in Berlin die Pause erst dazu dient, eine Ansammlung hervorzurufen, die sonst nicht vorhanden wäre.“²⁰¹

²⁰⁰ Hans Stimmann: Weltstadtplätze und Massenverkehr. in: *Die Metropole. Industriekultur in Berlin im 20. Jahrhundert*, hrsgg. von Jochen Boberg et al., München 1986, S. 139

²⁰¹ Kurt Tucholsky: Berliner Verkehr. Nachdruck in: Ludovica Scarpa: *Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/ Wiesbaden 1986, S. 133 f.



Berlin

*Das Licht glüht rot, das Licht glüht grün
Die Zündung funkt, die Pferde ziehn,
Der Motor treibt, der Stromstoss zuckt,
Der Wagen rollt, das Auto ruckt.
Wo habt ihr all die Kräfte her?
Verkehr, Verkehr, Verkehr, Verkehr.*

*Büro, Geschäft, Fabrik, Betrieb,
Es wird gefasst, wer übrigblieb,
Ihn schluckt der achte Autobus,
Es eile, wer noch fahren muss.
Kein Taxameter ist mehr leer.
Verkehr, Verkehr, Verkehr, Verkehr.*

*New York ist gross, Paris ist gross;
Berlin gibt sich den letzten Stoss.
Sein Stadtbild ist der braune Bär,
Der gibt die Bärenkräfte her.
Es kam nicht so von ungefähr:
Verkehr, Verkehr, Verkehr, Verkehr.*

*Was eifrig ist, was will und kann,
Schafft sich die Bahn und rennt die Bahn
Kulturfortschritt und Zeitfortschritt
Reisst die Berliner Bürger mit.
Wir können viel, wir wollen mehr:
Verkehr, Verkehr, Verkehr, Verkehr.*

O. E. Sch.

Abb. 51: Abdruck des Gedichtes „Berlin“ von Otto Erich Schmidt in der ersten Ausgabe der BVG-Zeitschrift *Die Fahrt*, 1929

Diese Diskrepanz verweist auf den zweiten maßgeblichen Aspekt der benannten Entwicklungstendenz, der in der Forschung ebenfalls verschiedentlich beschrieben worden ist und den etwa Vittorio Magnago Lampugnani mit der Begrifflichkeit *Verkehrsmuthos* fasste.²⁰² Getragen von einer nicht zuletzt ästhetischen Faszination, die unter anderem schon 1909 im futuristischen Manifest von Filippo Tommaso Marinetti sichtbar wurde, avancierten der urbane Verkehr und seine Erscheinungsformen in den 1920er Jahren zum Gegenstand breiter kultureller Bearbeitung, was jenseits von Architektur und Städtebau auch Kunst, Literatur und Film einschloss. Dabei äußerte sich sowohl Unbehagen gegenüber den beobachteten und erwarteten Entwicklungen als auch eine aus heutiger Perspektive bisweilen naiv erscheinende Begeisterung für den Verkehr. Sie bezog sich auf die modernen Hoch- und Untergrundbahnen sowie vor allem auf das Automobil. Die gesteigerte Geschwindigkeit der Fortbewegung, die eine veränderte Wahrnehmung der Umwelt mit sich bringe, wurde von Architekten wie Le Corbusier, Walter Gropius oder Erich Mendelsohn als neue Referenz zur Gestaltung von Gebäuden und Stadträumen angeführt.²⁰³ Gleichzeitig handelte es sich um eine Überhöhung des Verkehrs und seiner Erscheinungsformen als Ausdruck von Modernität und großstädtischem Charakter. War der im Berliner Diskurs allgegenwärtige Vergleich mit anderen Städten um 1910 noch maßgeblich davon bestimmt, bauliche Ensemble und Raumbildungen nach Kategorien wie Einheitlichkeit, Großzügigkeit oder monumentaler Wirkung zu beurteilen, erhob man nun verstärkt die Verkehrsdichte und Verkehrsgeschwindigkeit zu entscheidenden Gradmessern bei der Frage, wie weit Berlin in seiner Entwicklung zur *Weltstadt* vorangeschritten sei. Die Großstädte der Vereinigten Staaten von Amerika, wo die Quote individueller Motorisierung bereits um ein Mehrfaches höher lag, riefen ein besonderes Interesse hervor, das sich in zahlreichen Berichten der Fach- und Tagespresse niederschlug. Martin Wagner etwa, der schon 1924 die Vereinigten Staaten besucht hatte und im Sommer 1929 zusammen mit Ernst Reuter eine Studienreise unter anderem nach New York, Chicago, Detroit und Los Angeles unternahm, veröffentlichte anschließend ein Buch, in dem er die zentrale Bedeutung des Automobils im zeitgenössischen Städtebau herausstellte.²⁰⁴

Der ausgeprägten Tendenz, Verkehrsaspekte nicht nur als Rahmenbedingung des städtebaulichen Entwurfs zu begreifen, sondern in ein eigenständiges formales Ausdrucksmittel zu überführen, unterlag somit eine Überhöhung auf funktionaler wie auch auf ästhetischer Ebene. Die Entwürfe von Martin Wagner und Marcel Breuer für den Potsdamer Leipziger Platz können, in jeweils differenzierter Ausprägung, als beispielhaft für dieses zeittypische Phänomen angesehen werden.

²⁰² Vgl. Vittorio Magnago Lampugnani: *Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes*, Berlin 2010, S. 300 ff.

²⁰³ Vgl. ebd. S. 301

²⁰⁴ Vgl. Martin Wagner: *Städtebauliche Probleme in amerikanischen Städten und ihre Rückwirkung auf den deutschen Städtebau*, Berlin 1929

Neben dem Verkehr tritt in der Formenargumentation beider Verfasser eine zweite maßgebliche Ebene von Funktionalität in Erscheinung, die im weitesten Sinn ökonomischen Überlegungen gewidmet ist. Sie umfasst die in unterschiedlicher Ausprägung und Gewichtung formulierten Forderungen nach guter Ausnutzung des Baugrundes, Zweckmäßigkeit der Architektur, Stärkung der Wirtschaftskraft am Ort sowie die zeitliche Komponente, wonach eine solche städtebauliche Anlage stets an sich wandelnde Bedürfnisse und Notwendigkeiten angepasst werden müsse. Während diese Aspekte in der Entwurfserläuterung von Marcel Breuer nur stichwortartig und – im Gegensatz zur Verkehrsthematik – ohne weitergehende Erklärungen erwähnt sind, wurden sie von Martin Wagner ausführlicher behandelt und in ihrer Rückkopplung auf den Städtebau diskutiert. Wie anhand der programmatischen Aufsätze *Das neue Berlin – die Weltstadt Berlin* und *Das Formproblem eines Weltstadtplatzes* bereits aufgezeigt, war es für Wagner beispielsweise zentral, dass sich die (kommunalen) Investitionen zum Ausbau eines solchen Platzes innerhalb der von ihm prognostizierten Lebensdauer von 25 Jahren ganz oder mindestens teilweise amortisieren. Bei der Anlage des Platzes und Ausgestaltung seiner Umbauung sei daher auch die – so explizit benannte – *Konsumkraft* zu stärken. Dieser Ansatz hatte bei Martin Wagner sicherlich damit zu tun, dass er als Stadtbaurat politische Verantwortung für die Geschehnisse Berlins trug. Es entsprach aber vor allem seiner grundsätzlichen Überzeugung, dass Städte sowohl hinsichtlich ihrer kulturellen als auch ihrer sozialen und ökonomischen Determinanten zu betrachten sind und die planmäßige Organisation ihrer baulichen Entwicklung dementsprechend an der Gesamtheit all dieser Ebenen auszurichten sei.²⁰⁵ Erst der sekundäre Schritt bestünde dann darin, das Gesamtgefüge determinierender Aspekte in bauliche Form zu übersetzen. Bezogen auf Projekte wie den Umbau des Potsdamer Platzes fasste Wagner es in die Formel: „*Weltstadtplätze sind Organismen mit ausgeprägtem formalem Gesicht.*“²⁰⁶

Das Zitat verweist auf eine weitere zeitgenössische Strömung, die für jene zweite bei Martin Wagner und Marcel Breuer feststellbare Ebene von Funktionalität relevant erscheint. Sie verbindet sich mit dem Begriff des *Organischen* respektive der Vorstellung eines *organischen* Bauens – wobei die vielfach begegnenden Termini von Protagonisten genutzt wurden, deren architektonische und städtebauliche Positionen im Einzelnen durchaus divergierten. Bereits 1910 hatte Frank Lloyd Wright in einer Veröffentlichung seiner Bauten und Entwürfe beim Berliner Verlag Ernst Wasmuth vom Streben nach organischer Architektur geschrieben.²⁰⁷ Es bedeutete für ihn, eine funktionale wie auch harmonische Einheit aus Bauwerk, Umgebung, Innenraum und

²⁰⁵ Vgl. u.a. Ludovica Scarpa: Martin Wagner oder die Rationalisierung des Glücks. in: *Martin Wagner 1885-1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks*, Ausstellungskatalog, Berlin 1986, S. 8 ff.

²⁰⁶ Martin Wagner: *Das Formproblem eines Weltstadtplatzes*. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 2, S. 33, hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

²⁰⁷ Vgl. *Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Bauwelt Fundamente 1*, hrsgg. von Ulrich Conrads, unveränderter Nachdruck der 2. Auflage von 1981, Basel 2001, S. 22

Einrichtung herzustellen, was den Charakter moderner Gebäude ausmache. 1918 publizierte Martin Mächler seine Schrift *Die Großsiedlung und ihre weltpolitische Bedeutung*, welche nach der von Vittorio Magnago Lampugnani, Katia Frey und Eliana Perotti herausgegebenen *Anthologie zum Städtebau* als „so etwas wie die *Charta organischer Architektur- und Städtebauvorstellungen nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland*“²⁰⁸ angesehen werden kann. Einem universalistischen Ansatz folgend, sollte die Stadt, ebenso wie das Weltall oder der menschliche Körper, als natürlich funktionierender und harmonisch erscheinender Organismus ausgebildet sein. Dabei mache der *Welthandel* als bestimmende Kraft der anbrechenden Epoche für eine Stadt wie (Groß-)Berlin den Entwicklungsschritt zur *Weltstadt* notwendig. Dies bedeutete für Mächler nicht nur eine Bebauung und Ausdehnung, die am ‚Weltmaßstab‘ orientiert ist, sondern primär eine streng funktionale und mithin wirtschaftliche Organisation des Stadtkörpers, die vom Handelszentrum im Inneren ausgehen müsse.²⁰⁹ Martin Mächler steht somit beispielhaft für die Betonung ökonomischer Aspekte im organischen Bauen und dessen Erweiterung auf die städtebauliche Ebene sowie auch für die Prägung des Weltstadt-Begriffs. Als dritter Protagonist sei in diesem Zusammenhang noch Hugo Häring genannt, der vor allem in der Architektur mit dem organischen Bauen assoziiert wird. Bezugnehmend auf die Stadtkonzepte *Ville contemporaine* von Le Corbusier und *Schema einer Hochhausstadt* von Ludwig Hilberseimer, argumentierte Häring 1926 jedoch gegen das alleinige Diktat der rationalen Ordnung und des mechanisierten Prinzips, ausgedrückt in orthogonalen Geometrien. Ohne konkret formale Alternativen aufzuzeigen, plädierte er für ein ‚organhaftes‘ Planungsverständnis, das als ausgleichende Position zur Mechanisierung der Lebenswelt dem intuitiven und individuellen Moment des Menschlichen Rechnung tragen müsse.²¹⁰

Was unter dem Begriff des Organischen oder dem organischen Bauen verstanden wurde, unterschied sich somit recht deutlich – und noch mehr die jeweils entwickelten Ableitungen zur Architektur und zum Städtebau. Verbindend ist allerdings der postulierte Anspruch, die Gesamtheit aller zusammenwirkenden Aspekte einer baulichen bzw. städtebaulichen Aufgabe erfassen zu wollen und keine Form um der Form willen zu generieren. Obschon im Hinblick auf Martin Wagner und Marcel Breuer Adverbien wie *folgerichtig*, *notwendigerweise* oder *rational*

²⁰⁸ Martin Mächler: *Die Großsiedlung und ihre weltpolitische Bedeutung* (1918). in: *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, Band II.2, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014, S. 795

²⁰⁹ Martin Wagner stand auch in Verbindung mit dem von Martin Mächler geleiteten City-Ausschuß, einer 1926 gegründeten Initiative zur Stärkung der Innenstadt als Geschäftszentrum Berlins. Vgl. Ludovica Scarpa: *Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/ Wiesbaden 1986, S. 96 f.

²¹⁰ Vgl. Hugo Häring: *Zwei Städte. Eine physiognomische Studie* (1926), in: *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, Band II.2, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014, S. 818 ff.



Abb. 52: Martin Punitzer, beleuchtetes Modell zum Neubau des Roxy-Palast (Geschäftshaus mit Großkino) in Berlin-Friedenau, 1929



Abb. 53: Martin Wagner, Nachtsimulation im Modell zur Umgestaltung des Potsdamer und Leipziger Platzes, 1929

näherliegend scheinen, trifft dieser Anspruch grundsätzlich auch auf die Formenargumentation von Martin Wagner und Marcel Breuer zu und spiegelt damit eine weitere maßgebliche Facette des damaligen Städtebau-Diskurses.

Gleichwohl finden sich bei beiden Verfassern Ansätze, die, in ähnlicher Weise wie anhand der Verkehrs-Thematisierung gezeigt, dezidiert ästhetisch motiviert erscheinen, mindestens aber eine ästhetische Überhöhung funktionaler Aspekte darstellen. Dies betrifft die jeweils vorgelegten Entwürfe zum Potsdamer und Leipziger Platz sowie entsprechende textliche Aussagen. Explizite Erwähnung finden beispielsweise künstliche Beleuchtungen und Lichtreklamen, deren Farben- und Formenspiel offenbar sowohl von Wagner als auch von Breuer als prägendes Merkmal eines *Weltstadtplatzes* (Wagner) respektive der *City* (Breuer) gesehen wurde. Dabei können Licht und Lichtelemente vor dem Hintergrund der bis hierhin aufgezeigten Formenargumentation durchaus funktional gelesen werden – etwa dahingehend, dass sie Nutzung und Nutzungszeit vom Tageslicht entkoppeln und eine Anziehung generieren, was wiederum die Konsumkraft am Ort stärkt. Wie von den modernen Verkehrsmitteln, ging von den neuen Möglichkeiten des elektrischen Lichts jedoch ebenfalls eine unbestreitbar ästhetische Faszination aus. Und auch sie wurden – gerade in Berlin, der Hauptstadt der deutschen Elektroindustrie – in überhöhender Art und Weise mit Fortschritt und Weltläufigkeit assoziiert. Beides kam in Veranstaltungen wie etwa der 1927 aufgeführten Revue *Die Lichter von Berlin* oder dem von der Elektroindustrie initiierten Festival *Berlin im Licht* von 1928 sowie in zahlreichen publizistischen Einlassungen zum Ausdruck.²¹¹ Schon 1908 hatte sich beispielsweise August Endell in seinem Buch *Die Schönheit der großen Stadt* für das elektrische Licht begeistert und Hugo Häring schloss 1928 einen Vortrag zu Lichtreklamen im Stadtbild mit den Sätzen: „Ja, man ist versucht, zu sagen, die Intensität einer Weltstadt kann gemessen werden an der Intensität ihres nächtlichen Lichtbildes. Wo nachts keine Lichter brennen, ist finstere Provinz.“²¹² Auf diese Weise konnotiert, fand die Faszination für künstliche Beleuchtungen und deren Gestaltungspotenziale deutlich sichtbaren Niederschlag in der Berliner Architektur, vornehmlich bei Bauten für Handel und Gewerbe. Großkinos wie der 1928 eröffnete Titania-Palast in Steglitz, Bürogebäude wie das 1926 begonnene Europahaus am Anhalter Bahnhof, Warenhäuser wie das von Karstadt am Herrmannplatz, das im Sommer 1929 fertiggestellt wurde, aber auch Ladengeschäfte wie das 1928 von Otto Firle umgebaute Wäschehaus Grünfeld am Kurfürstendamm, bezogen einen Großteil ihrer Gestaltwirkung aus Lichtelementen und Leuchtreklamen, die hier bereits integrativer Bestandteil der Architektur waren.

²¹¹ Vgl. u.a. *Unter Strom. Berlin auf dem Weg zur Metropole*, hrsgg. von Dorothee Haffner und Christina Stehr, Berlin 2019

²¹² Hugo Häring: Lichtreklame im Stadtbild, Typoskript zum Vortrag auf der 16. Jahresversammlung der Deutschen Beleuchtungstechnischen Gesellschaft in Karlsruhe am 22. Juni 1928, TU Kaiserslautern, Sammlung GTA, Katalog: Hugo Häring, HHA-01-607

Im Entwurf von Marcel Breuer für den Potsdamer und Leipziger Platz bleibt dieser Aspekt auf eine textliche Aussage beschränkt. In der bereits zitierten Schlusspassage seiner Erläuterung erwähnte er lediglich die „[...] *dauernd-wechselnden, überraschenden und individuell-vielseitigen Farben- und Lichtformen der City* [...]“²¹³ ohne sie in den abgedruckten Zeichnungen darzustellen. Das zum Entwurf von Martin Wagner angefertigte Modell hingegen enthielt umlaufend große Buchstaben an den Brüstungsbändern sowie der Attika des Verkehrsrondells und bezog damit spätere Reklameschriften von vornherein in die Gestalt ein. Darüber hinaus war auch in dem Modell eine Beleuchtung installiert, die in der fotografierten Nachtsimulation eindrucksvoll jenes *herausflutende* Licht vorführte, das Wagner in seinem Programm zur Gestaltung von Weltstadtplätzen forderte. Nicht zufällig geht das strahlende Licht dabei von dem als zukunftsweisend begriffenen Verkehrsrondell aus, dessen Bedeutung als funktionaler Kern und Hauptelement der neuen Platzanlage somit ästhetisch nochmal gesteigert wurde.

In dieser Form beleuchtete Modelle wurden auch von anderen Architekten eingesetzt, etwa von Martin Punitzer bei seinem Entwurf für den Roxy-Palast, einem 1928/29 errichteten Geschäftshaus mit Großkino in Berlin-Friedenau.²¹⁴ Sie korrespondierten mit dem Phänomen der Nachtaufnahme, das in den architekturbezogenen Publikationen dieser Zeit prägnant in Erscheinung tritt. Gebäude und öffentliche Räume wurden bewusst auch bei Dunkelheit fotografiert, um die durch Beleuchtung und Lichtelemente erzielte Gestaltwirkung abzubilden. Diese neue Qualität innerhalb der Architekturdarstellung gibt schließlich einen weiteren Hinweis darauf, dass die bei Wagner und Breuer feststellbare Thematisierung des künstlichen Lichts ebenfalls über das Funktionale hinausreichte und, eingedenk der aufgezeigten Konnotationen, gleichermaßen ästhetisch motiviert war.

Beide Verfasser brachten grundsätzlich die gleiche Argumentation vor, wonach sich die bauliche Form gleichsam natürlich aus den gegebenen Anforderungen ergebe bzw. mehr oder minder zwingend aus diesen abzuleiten wäre, und beide Entwürfe weisen Bezüge zu den selben zeitgenössischen Tendenzen auf. Dennoch unterscheiden sich die dargestellten städtebaulichen und architektonischen Formen erheblich voneinander. Hinsichtlich der Frage, nach welcher Formtradition oder welchem Formenideal die Entwürfe von Martin Wagner einerseits und Marcel Breuer andererseits entstanden, lassen sich somit ebenfalls divergierende Bezüge aufzeigen. Auch aus diesen ist, da die Verfasser jeweils keine konkreten städtebaulichen Vorbilder oder Referenzen angeführt haben, keine Kausalbeziehung abzuleiten, sie können jedoch als weitere Orientierung zur Einordnung in den Kontext des zeitgenössischen Städtebaus dienen.

²¹³ Marcel Breuer: Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 7, S. 141., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

²¹⁴ Vgl. Wolfgang Schäche et al.: *Das Meiserwerk. Der Architekt Martin Punitzer und der Roxy-Palast*, Berlin 2021, S. 62

Ein erster wesentlicher Unterschied zwischen den Entwürfen von Wagner und Breuer besteht etwa darin, wie sie sich zum gegebenen Ort sowie zur bestehenden baulichen Situation am Potsdamer und Leipziger Platz verhalten. So erscheint der Entwurf von Martin Wagner in seiner grundsätzlichen Haltung als eine Maßnahme, die modifiziert und hinzufügt, um das Angestrebte zu erreichen. Obwohl die Eingriffe nicht zurückhaltend ausfallen, wird die vorhandene stadträumliche Konfiguration weitgehend erhalten und trotz Aufweitung nach Westen bleibt die prägnante Kontur des Leipziger Platzes erkennbar und der Ort somit identifizierbar. Würde man die zuvor im Zusammenhang mit der Thematisierung des Verkehrs erwähnten Beispiele heranziehen, entspräche dies der Herangehensweise, die etwa bei Eugène Hénard vorzufinden war. Der Entwurf von Marcel Breuer hingegen ist von der Idee getragen, einen funktional wie ästhetisch vollkommen neuen Platz zu schaffen. Die überkommene Konfiguration der Doppelplatzanlage ist getilgt und durch eine Raumfigur ersetzt, die den Ort der Intervention nicht mehr ohne Weiteres erkennen lässt. Der Potsdamer und der Leipziger Platz dienen hier in erster Linie als Beispiel zur Vorführung eines Prinzips. Bis in die Darstellungsweise, die das Bestehende sowie den stadträumlichen Kontext konsequent ausblendet, erinnert der Entwurf von Breuer damit eher an örtlich unbestimmte Idealstadtkonzepte wie *Ville contemporaine* von Le Corbusier oder *Schema einer Hochhausstadt* von Ludwig Hilberseimer.

Dementsprechend unterschiedlich fällt die Platzumbauung aus. Bei Wagner ist sie weitgehend als Massenstudie dargestellt, die einerseits auf der konkret vorbereiteten Revision der Fluchtlinien am Potsdamer Platz beruht sowie andererseits die nach der neuen Bauordnung von 1925 zulässigen Bauhöhen implementiert. Der Stadtbaurat Wagner führte somit eine mögliche Ausgestaltung dieser stadtplanerischen Rahmensetzungen vor und zeigte das innewohnende städtebauliche Potenzial auf. Darüber hinaus lässt die Ausbildung der Platzumbauung auch an den Entwurf für einen vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz denken, den Bruno Schmitz im Wettbewerb Groß-Berlin vorgelegt hatte. Dies bezieht sich auf die Öffnung des Leipziger Platzes nach Westen, das in die Achse der Leipziger Straße gesetzte Hochhaus, aber auch auf die Gesamtanlage, die interessanterweise ebenfalls sehr klar auf symmetrische Ordnung und Silhouetten-Bildung abstellt. Unter diesem Blickwinkel erscheint sogar die funktional argumentierte Kreisform des Verkehrsrondells formal bestimmt; als richtungsloses Element, das kompositorisch vermittelt und zentriert. Sieht man einmal von den prominent ins Bild gesetzten Verkehrsfunktionen ab, kann der Platzentwurf von Martin Wagner durchaus als *klassisch* im Sinne der europäischen Städtebautradition bezeichnet werden. Marcel Breuers gänzlich neue Raumbildung erhebt dagegen gerade die Verweigerung tradierter Platzfiguren und Ordnungsaspekte zum Prinzip. Wie ausgeführt, sollte allein der spezifische Raumbedarf für Verkehrsbauten und Verkehrsströme die städtebauliche Form begründen. Und tatsächlich lässt der individuelle Zuschnitt des neuen Platzes keine unmittelbaren Bezüge zu vorausgegangenen Platzentwürfen oder bis dato etablierten Städtebau-Repertoires erkennen. Indem er nach eigenem Ermessen formgebende Parameter

auswählt und über deren Interpretation zu bestimmten Formen gelangt, agiert Breuer natürlich dennoch als Gestalter. Es handelte sich lediglich um eine inhaltliche Verschiebung hinsichtlich der Auswahl und Interpretation. Tradierte Platzfiguren und Ordnungsaspekte spielten dabei – als Eigenwert oder Referenz – keine Rolle mehr.

Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang allerdings ebenfalls, dass sowohl Wagner als auch Breuer eine raumbildende Umbauung und somit tatsächlich einen Verkehrsplatz entwarfen. Blickt man beispielsweise auf die ab 1928 geplante und 1931-35 ausgeführte Anlage Slussen in Stockholm, so ist auch dort die bauliche Gestalt unmittelbar vom funktionalen Prinzip vertikal geschichteter und voneinander separierter Verkehrsebenen bestimmt – einschließlich des markanten Kleeblatt-Schemas, das insbesondere an den Entwurf von Marcel Breuer denken lässt. Abgesehen von einem abgesenkten und mit Reiterstandbild aufgewerteten Teilbereich, ist Slussen jedoch ein reiner Verkehrsknoten ohne Raumbildung. Im dritten Band von Werner Hegemanns Publikation *City Planning Housing*, die ähnlich wie *The American Vitruvius* von 1922 als städtebauliches Handbuch angelegt war, wurde Slussen daher dem Abschnitt *Traffic Intersections* zugeordnet.²¹⁵ Die Entwürfe von Martin Wagner und Marcel Breuer für den Potsdamer und Leipziger Platz können dagegen als Versuch gelesen werden, mit dem Verkehrsplatz respektive Weltstadtplatz eine neue Kategorie raumbildender Plätze einzuführen.

Die Architektur dieser raumbildenden Gebäude ist bei den Entwürfen insofern von nachgeordneter Bedeutung, dass beide Verfasser sie als Veranschaulichung einer Gestaltungsoption bzw. eines Gestaltungsprinzips verstanden wissen wollten. Martin Wagner, der sich als Organisator oder Dirigent der baulichen Entwicklung Berlins begriff und primär für die städtebaulichen Rahmensetzungen zuständig sah, verortete die konkrete Gestaltung im Kompetenzbereich der jeweils tätigen, freilich von ihm zu goutierenden, Architekten.²¹⁶ Insofern ist die im Entwurf zum Potsdamer und Leipziger Platz dargestellte Architektur als *eine* mögliche Gestaltfassung zu verstehen, die Martin Wagner für diese Aufgabe vorschwebte. Marcel Breuer wiederum hatte, wie bereits zitiert, ausgeführt: „Die Platzwände sollen die Struktur eindeutig bestens konstruierter Gebäude in einfachster Form darstellen [...]“.²¹⁷ Die in seinem Entwurf gezeichneten Gebäude würden demnach lediglich das Grundprinzip der Architektur vorführen, während die tatsächliche Gestalt erst durch die wechselnden, jeweils zeitaktuellen Bekleidungen entstünde.

²¹⁵ Vgl. Werner Hegemann: *City Planning Housing*, Volume III, edited by William W. Forster and Robert C. Weinberg, New York 1938, S. 56

²¹⁶ Vgl. *Martin Wagner 1885-1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks*, Ausstellungskatalog, Berlin 1986, S. 107

²¹⁷ Marcel Breuer: Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 7, S. 141., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

Dennoch trägt die – mindestens angedeutete – architektonische Form in beiden Fällen maßgeblich zum Gesamtbild der Entwürfe bei und es zeigen sich auch hier unterschiedliche Ausrichtungen. Bei Wagner ist, abgesehen vom detailliert dargestellten Verkehrsrondell, diesbezüglich vor allem das Hochhaus am westlichen Kopf des Potsdamer Platzes bemerkenswert. Das Modell lässt einen gestaffelten Baukörper auf elliptischem Grundriss, eine konkave Wölbung der Front sowie schlanke und baulich überhöhte Vertikalstreben erkennen, was dem Gebäude eine durchaus elegante Wirkung verleiht. Seine Formensprache könnte dabei dem expressionistischen wie auch dem als klassische Moderne bezeichneten Spektrum avantgardistischer Architektur zugeordnet werden. Mit großer Wahrscheinlichkeit ist sie jedoch aus dem Bestreben hervorgegangen, dem horizontal lagernden Verkehrsrondell einen vertikalen Gegenpol zu geben, der es insbesondere aus der Perspektive der Leipziger Straße eindrucksvoll überhöht und gleichsam bekrönt. Inwieweit die im Modell ersichtlichen Formen auf den im Hochbauamt tätigen Felix Unglaube zurückgehen, ist bis dato nicht zu rekonstruieren. Das Prägnante an der von Marcel Breuer dargestellten Architektur ist die absolute Gleichförmigkeit der durchgehenden Gebäudestruktur, die in erster Linie ein Prinzip vorführt. Die Gestalt ist auf das zur Lesbarkeit der Grundstruktur notwendige Minimum reduziert. Beides weist große Ähnlichkeiten zur Architekturhaltung und Formensprache von Ludwig Hilberseimer auf, begegnet aber beispielsweise auch in einigen Einlassungen von Hannes Meyer, der im letzten Jahr von Breuers Tätigkeit am Bauhaus dort als Direktor wirkte. Ein Zusammenhang ist hier allerdings ebenso wenig zu belegen wie dahingehend, ob der Vorentwurf von Martin Wagner und Felix Unglaube zum Umbau des Alexanderplatzes von 1928 oder die Entwürfe des entsprechenden Wettbewerbs, der im Februar 1929 stattfand, Marcel Breuer Anregungen gegeben hatten. Festzuhalten ist vor allem, dass Wagner einerseits und Breuer andererseits aus der gleichen Formenargumentation heraus zwei architektonische Ausprägungen entwickelten, die zwar beide dem zeitgenössischen Kontext der Moderne zugeordnet werden können, sich aber dennoch deutlich voneinander unterscheiden.

3.1.5 Kriterien der zeitgenössischen Kritik in der Bewertung der Entwürfe

Dezidierte Besprechungen oder Kritiken sind in den zahlreichen zeitgenössischen Architektur- und Städtebauzeitschriften für keinen der beiden untersuchten Entwürfe nachweisbar, obwohl es sich um einen prominenten Ort sowie eine anspruchsvolle und potenziell umfangreiche Bauaufgabe handelte. Die Gründe hierfür sind rückblickend nicht aufzuklären. Bereits der Umstand als solcher ist im Kontext einer Analyse der zeitgenössischen Rezeption jedoch bemerkenswert. Denn nicht zuletzt die spätere Bekanntheit der Entwürfe, die über die auf Berlin bezogene Architektur- und Stadtbaugeschichte hinausreicht, würde zunächst anderes vermuten lassen.

Das von Martin Wagner zusammen mit Felix Unglaube erarbeitete Konzept zum weitreichenden Umbau des Potsdamer Platz und des Leipziger Platzes ist, wie eingangs erwähnt, zuerst in der April-Ausgabe der Zeitschrift *Das Neue Berlin* veröffentlicht worden, hier allerdings lediglich in Form eines einzigen unkommentierten Modellfotos. Mit einer kurzen textlichen Beschreibung versehen sowie mit drei Aufnahmen des Entwurfsmodells illustriert, folgte dann der Beitrag im *Welt-Spiegel* der Ausgabe vom 19. Mai 1929. Diese erste ‚vollwertige‘ Veröffentlichung des Entwurfs, erschien allerdings nicht in der Fachpresse, sondern in einer halbmonatlichen Beilage zum *Berliner Tageblatt*. Dennoch enthält der vergleichsweise knappe Text Aussagen, in denen Aspekte der zuvor dargelegten Formenargumentation wiederzuerkennen sind. So wurden auch hier die Erfordernisse des Verkehrs sowie die künftigen Verkehrsführungen in Gestalt des geplanten Rondells in den Vordergrund gestellt. Der lediglich repräsentative Charakter des Platzes – gemeint ist wohl der Leipziger Platz – sei dadurch aufgelöst. Des Weiteren geht der Beitrag auf das am Potsdamer Platz vorgesehene Hochhaus ein. Dabei wird einmal mehr auf den Entwurf Karl Friedrich Schinkels für einen Denkmaldom an diesem Ort verwiesen, darüber hinaus aber ebenfalls auf den gestalterischen Einsatz von künstlichem Licht: „Die alte Idee Schinkels, in der Achse der Leipziger Straße einen Turm zu errichten (er wollte eine Kirche), ist in dem Hochhaus auferstanden, das, auf Nachtarchitektur gestellt, durch die Montage von Lichtreklamen, die die Linien des Baues in den Himmel ziehen, eine gewisse Leichtigkeit bekommen soll.“²¹⁸

Der Entwurf Wagners zum Potsdamer und Leipziger Platz fand zwar auch in der Fachpresse Erwähnung, jedoch stets im Zusammenhang anderer inhaltlicher Schwerpunkte bzw. ohne spezifisch dessen städtebauliche und architektonische Qualität zu diskutieren. So erschien in der *Bauwelt* Nr. 41 von 1929 ein Beitrag von Erwin Gutkind, in dem der Berliner Architekt seine Ansätze zur Verbesserung der Verkehrsführung zwischen der Friedrichstadt und der City-West sowie zur Verkehrsentlastung des Potsdamer Platzes vorstellte. Gutkind hatte, wie ebenfalls eingangs erwähnt, kurz zuvor den Bauantrag für ein Hochhaus an der von Martin Wagner dafür vorgesehenen Stelle am Potsdamer Platz eingereicht. Dem Gesamtentwurf ‚des Berliner Städtebauamtes‘ widmete Gutkind jedoch nur wenige Worte und merkte lediglich an, dass die dort vorgeschlagene Verkehrsführung nochmals zu prüfen sei, wobei er insbesondere den Rundverkehr als nachteilig einschätzte.²¹⁹ Auch in einem Beitrag der *Deutschen Bauzeitung* von 1931, der unter anderem den Hochhausentwurf von Hans und Wassili Luckhardt mit Alfons Anker für den Potsdamer Platz behandelte, wurde der initiale Gesamtplan, der die Voraussetzung für ein Hochhaus an dieser Stelle schuf, nur beiläufig erwähnt. Die im Beitrag zitierten Architekten führten gleichwohl aus, dass es sich um einen der städtebaulich herausgehobenen Bauplätze

²¹⁸ Berlin von Morgen. Der neue Potsdamer Platz. in: *Der Welt-Spiegel* vom 19. Mai 1929, S. 5

²¹⁹ Vgl. Erwin Gutkind: Der Potsdamer Platz als Mittelpunkt Berlins. in: *Bauwelt*, 20. Jg., 1929, Nr. 41, S. 967 f.

Berlins handle, für den unter anderem schon Karl Friedrich Schinkel und Bruno Schmitz besondere Bauten als Blickpunkt vorgesehen hätten.²²⁰

Von Werner Hegemann erschien 1931 ein ausführlicher Artikel mit dem Titel *Luckhardt's und Erich Mendelsohn's Neubauten am Potsdamer Platz* in *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*. Hegemann ging dabei immerhin insofern auf den zugrunde liegenden Gesamtplan ein, dass er einleitend schrieb: „Am Potsdamer Platz erfüllt sich etwas von dem, wonach dort schon seit langer Zeit gerungen wurde. Schon der Begründer des benachbarten Leipziger Platzes, der sogenannte ‚Soldatenkönig‘, hätte dort gerne die architektonische Ordnung erlebt, ohne die ein derartig streng symmetrischer Platz keinen Sinn hat. [...] Es scheint das Verdienst Stadtbaurat Wagner's und seiner Zusammenarbeit mit den vor- und nachgesetzten Behörden zu sein, daß am Leipziger Platz endlich wenigstens eine theoretische Einigung auf einheitliche Massengestaltung erreicht wurde [...].“²²¹ Dazu wurde ein Modell des vereinigten Potsdamer und Leipziger Platzes abgebildet, das die städtebauliche Figur und die Baumassenverteilung der Wagner-Planung zeigt sowie einen großen Kreisverkehr andeutet. Das zentrale Verkehrsrondell, Kernelement dieser Planung, fehlt hier allerdings. Anstelle der verbreitet anzutreffenden Fokussierung auf die Verkehrsthematik, bestand der entscheidende Mehrwert für Hegemann offenbar darin, dass die Grundordnung der Platzanlage – seine Anschauung ging interessanterweise vom Leipziger Platz aus – nunmehr durch eine adäquat einheitliche Umbauung vervollständigt würde. Innerhalb der zeitgenössischen Kritik stellt dies eine bemerkenswerte Ausnahme dar.

Ein im September 1931 erschienener Beitrag in der *Deutschen Bauzeitung* mit dem Titel *Zwei städtebauliche Brennpunkte in Berlin*, der auch eine Umbauplanung für den Molkenmarkt thematisierte, war bezüglich des Potsdamer Platzes wiederum auf Verkehrsaspekte konzentriert. Mit Verweis auf den Wert der angrenzenden Grundstücke bestünde die Aufgabe demnach darin, die hier zusammentreffenden ober- und unterirdischen Verkehrsströme unter möglicher Schonung der bestehenden Grundstücksgrenzen über den Platz zu führen. Die Lösung hierfür sei in dem mehrstöckigen Verkehrsrondell gefunden, zu dem eine räumliche Schnittzeichnung abgebildet wurde.²²² Auf die im Konzept von Martin Wagner vorgesehenen Veränderungen der Platzfigur sowie der raumbildenden Umbauung geht der Text nur insofern ein, dass die Festlegung neuer Fluchtlinien an der Westseite des Platzes durch Grundstückstausch bzw. -erwerb bereits gesichert sei, die avisierte Öffnung des Leipziger Platzes jedoch erst bei ernststen Neubauabsichten realisiert werden könne. Eine unmittelbare Aussicht auf Umsetzung sah man mehr als zwei Jahre

²²⁰ Vgl. Berlin im Jahre 1931. in: *Deutsche Bauzeitung*, 65. Jg., 1931, o. Nummer, S. 34 f.

²²¹ Werner Hegemann: Luckhardt's und Erich Mendelsohn's Neubauten am Potsdamer Platz. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 15. Jg., 1931, Heft 5, S. 226

²²² Vgl. Zwei städtebauliche Brennpunkte in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 65. Jg., 1931, Beilage Stadt und Siedung Nr. 13, S. 105 f.

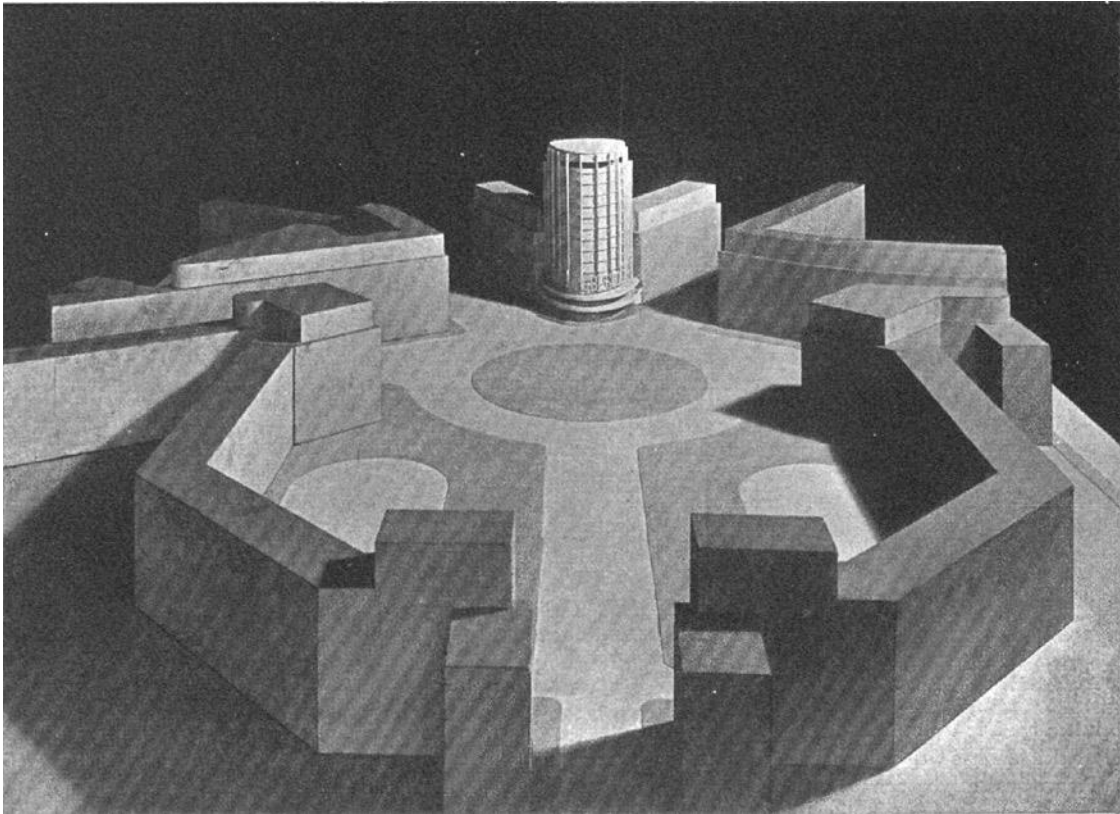


Abb. 54: Modell zum Hochhausentwurf am Potsdamer Platz von Hans und Wassili Luckhardt sowie Alfons Anker, Aufnahme abgedruckt in *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 1931

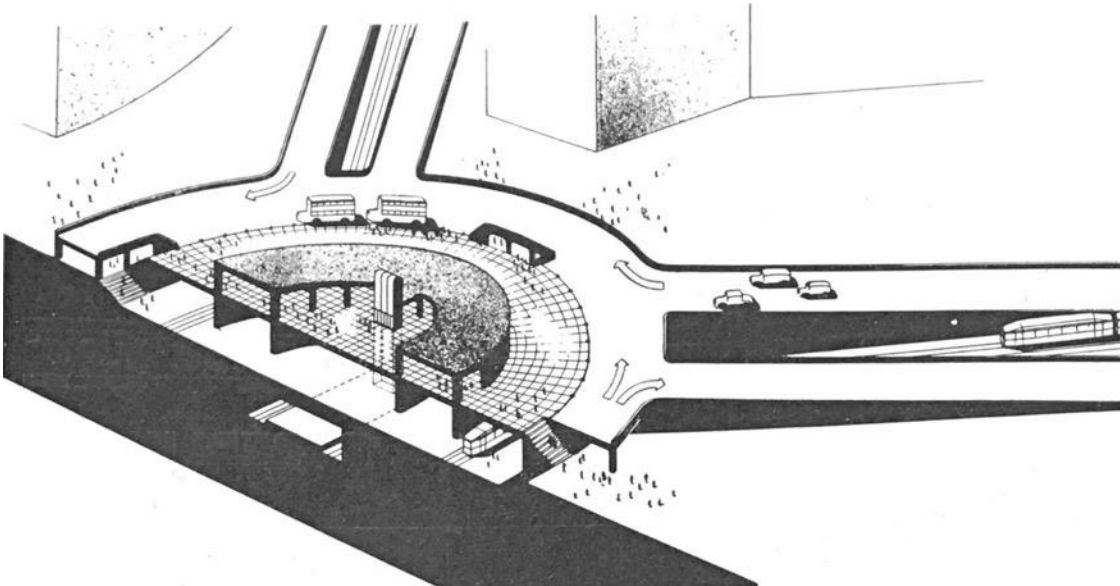


Abb. 55: Schnittzeichnung zum ‚mehrstöckigen Verkehrsrund‘ am Potsdamer Platz, abgedruckt in *Deutsche Bauzeitung*, 1931

nach Bekanntwerden der Planung also nicht. Immerhin wurde dem Artikel noch einmal das bekannte Modellfoto vorangestellt, das den Gesamtentwurf aus erhöhter Perspektive von Osten zeigt. Die Bildunterschrift nennt als Entwurfsverfasser allerdings nur das Amt für Stadtplanung. Wie im Beitrag von Erwin Gutkind, wurde Martin Wagner auch hier nicht namentlich erwähnt.

Weshalb der zusammen mit Felix Unglaube erarbeitete Entwurf zum weitreichenden Umbau des Potsdamer und Leipziger Platzes vergleichsweise wenig Beachtung in der Fachpresse erfuhr, ist letztlich nicht aufzuklären. Sofern erwähnt, erscheint vor allem aber die Verkehrsverbesserung am Potsdamer Platz als maßgebliches Kriterium der zeitgenössischen Kritik bzw. Besprechung. Was die – nicht unwesentlich veränderte – Kontur, bauliche Fassung und Erscheinung der Platzanlage angeht, beschränkte sich die Thematisierung zumeist auf das am westlichen Kopf vorgesehene Hochhaus. Allein Werner Hegemann ging in seiner Einlassung insofern auf die grundlegenden städtebaulichen Aspekte des Gesamtentwurfes ein, dass er die angestrebte Einheitlichkeit der Baumassen lobte, was dem Charakter der symmetrischen Platzanlage entspräche. Ruft man sich ferner die hier zuvor erwähnten Ausführungen unterschiedlicher Protagonisten in Erinnerung, die in teils euphorischer Art und Weise sowie pathetischer Überhöhung die verschiedenen Aspekte der *Weltstadt* und eines *Weltstadtplatzes* beschworen, fällt zudem eine grundsätzliche Diskrepanz auf. Obschon der Entwurf von Martin Wagner zum Potsdamer und Leipziger Platz als prädestiniertes Exempel hätte dienen können, blieben die Erwähnungen der Fachpresse im Umfang knapp sowie im Duktus eher nüchtern.

Der Vorschlag von Marcel Breuer für eine mögliche Neugestaltung der Doppelplatzanlage blieb von der Fachpresse sogar gänzlich unbeachtet. Vermittelt ist allein die mit einer selbstverfassten Erläuterung versehene Vorstellung seines Entwurfs in der von Adolf Behne und Martin Wagner herausgegebenen Zeitschrift *Das neue Berlin*. Abgesehen von dieser Erstpublikation konnte keine weitere zeitgenössische Veröffentlichung ermittelt werden, die sich direkt oder indirekt dem Entwurf von Breuer widmete.²²³ Auch im Zusammenhang der wenigen Beiträge, die das Umbaukonzept von Martin Wagner bzw. die Planungen des Hochbauamtes für den Potsdamer und Leipziger Platz erwähnten, kamen Marcel Breuer und sein Entwurf nicht zur Sprache. Dementsprechend kann nur dieser Umstand selbst als bemerkenswert herausgestellt, aber keine Aussage dazu getroffen werden, wie dieser Vorschlag damals aufgefasst worden ist.

Es besteht allerdings die Möglichkeit, dass Marcel Breuer seinen Entwurf als Reaktion auf den von Martin Wagner zusammen mit Felix Unglaube erarbeiteten Vorschlag für den Potsdamer und Leipziger Platz angefertigt hatte. Zwar erwähnte Breuer diesen nicht direkt, verwies in seinem

²²³ Als wichtigstes Quellenwerk diente hierbei die von Peter und Sabine Güttler erarbeitete *Zeitschriften-Bibliographie zur Architektur in Berlin von 1919 bis 1945*, erschienen 1986 als Beiheft 14 der Reihe *Die Bauwerke und Kunstdenkmale von Berlin*.

Erläuterungstext jedoch auf bereits projektierte unterirdische Bahnhofsetagen am Potsdamer Platz und kritisierte allgemein das System des Ringverkehrs, das vielfach angewendet würde.²²⁴ Hinzu kommt, dass der Entwurf von Breuer in *Das neue Berlin* veröffentlicht wurde, während der drei Ausgaben zuvor angekündigte ausführliche Bericht zum Wagner-Entwurf nicht erschien. Dies dürfte mindestens in Abstimmung mit dem Mitherausgeber Martin Wagner erfolgt sein, der den Vorschlag von Breuer möglicherweise als beachtenswerten Beitrag zur Diskussion um die Gestaltung von *Weltstadtplätzen* einschätzte und deshalb in der Zeitschrift platzierte. Beides ist nicht zu belegen, deutet aber auf einen kontextlichen Zusammenhang zwischen dem Entwurf von Marcel Breuer und jenem von Martin Wagner (mit Felix Unglaube) hin.

3.1.6 Zusammenfassung und Einordnung

Die 1929 im Abstand weniger Wochen veröffentlichten Entwürfe von Martin Wagner einerseits und Marcel Breuer andererseits zählen zu den bedeutendsten Einlassungen, die für den Potsdamer und den Leipziger Platz erarbeitet worden sind. Innerhalb der städtebaulichen Auseinandersetzung mit der Doppelplatzanlage während der 1920er und frühen 1930er Jahre ragen sie dabei nicht nur deshalb heraus, weil sie deren weitreichenden Umbau respektive gesamtheitliche Neugestaltung vorschlugen. Beide Entwürfe vergegenständlichten darüber hinaus neue städtebauliche Vorstellungen und Paradigmen für den Potsdamer und Leipziger Platz. Diese unterschieden sich insbesondere von denen der Zeit um 1910, dargestellt am Entwurf von Bruno Schmitz, hoben sich aber beispielsweise auch von den Umgestaltungsvorschlägen ab, die Oskar Lange und Werner Hegemann im Jahr 1925 vorgelegt hatten. Obschon die in drei Varianten ausgearbeiteten Vorschläge von Lange und Hegemann ebenfalls vom funktionalen Aspekt der Verkehrsverbesserung ausgingen, kamen sie sowohl städtebaulich als auch architektonisch zu vollkommen anderen Formen. Die verkehrliche Verbesserung mittels einer erhöhten Fußgängerebene erschien hier als integrierter Bestandteil einer Gestaltung, die, ausgehend vom Charakter des Leipziger Platzes, vor allem auch darum bemüht war, am Potsdamer Platz eine Raumbildung ähnlicher Qualität herzustellen. In den Entwürfen von Martin Wagner und Marcel Breuer hingegen vermittelt sich primär der Anspruch, die funktionalen Erfordernisse möglichst gestaltwirksam in bauliche Formen zu überführen, um so ein anschauliches Beispiel des explizit als Verkehrsplatz aufgefassten modernen Weltstadtplatzes zu geben. Trotz der nur knapp vier Jahre Abstand zu den Vorschlägen von Oskar Lange und Werner Hegemann, könnte somit der Eindruck entstehen, sie entstammten gleichsam einer ‚neuen Zeit‘.

²²⁴ Vgl. Marcel Breuer: Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes. in: *Das neue Berlin*, 1929, Heft 7, S. 137, hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

Anstelle von *Ordnung*, *Monumentalität* und *Schönheit*, verband sich die Formenargumentation bei Martin Wagner und Marcel Breuer primär mit dem Leitmotiv *Funktionalität* und seinen Ableitungen hinsichtlich verkehrstechnischer oder ökonomischer Aspekte. Hierin liegt der Kern der gewandelten städtebaulichen Vorstellungen und Paradigmen, die in den Entwürfen von Wagner und Breuer zum Potsdamer und Leipziger Platz anschaulich zum Ausdruck kommen. Ohne damit eine wertende Kategorie wie *fortschrittlich* verbinden zu wollen, die oftmals eine vermeintlich lineare Entwicklung von Architektur und Städtebau hin zur Moderne insinuiert, stehen sie damit stellvertretend für eine bedeutende neue Qualität im Städtebau der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Auf die konkrete Aufgabe am Berliner Doppelplatz bezogen war es der Versuch, das Muster eines Weltstadtplatzes vorzuführen, der mithin ein Verkehrsplatz und im Gegensatz zum ästhetisch determinierten Repräsentationsplatz – etwa dem bestehenden Leipziger Platz – primär funktional bestimmt sein sollte. Auf einer übergeordneten Ebene spiegelten sich hier die Vorstellungen eines insgesamt funktionalistisch aufgefassten Städtebaus, wie er in zahlreichen Facetten den Diskurs der 1920er und 1930er Jahre prägte und dort als notwendige Voraussetzung für die gegenwartsadäquate Stadt der Moderne sowie Gegenentwurf zur ästhetisch konnotierten Stadtbaukunst propagiert wurde.²²⁵

Dabei hatte beispielsweise schon Paul Zucker in seinem 1929 veröffentlichten Buch *Entwicklung des Stadtbildes, Die Stadt als Form* auf den Widerspruch hingewiesen, der mit dem Anspruch einhergeht, einen allein aus funktionalen Aspekten abgeleiteten Städtebau betreiben zu wollen. Die ‚biologische Anschauung‘, die von den sozialen, ökonomischen und technischen Aspekten der Stadt sowie deren steter Fortentwicklung ausgeht, sei demnach zwar durchaus berechtigt. „Aber selbst diese Betrachtungsweise wird nach einem formalen Niederschlag dieser Faktoren forschen müssen und damit letzten Endes auch die biologischen Gesichtspunkte mit ästhetischen verbinden.“²²⁶ Zucker benannte somit die unausweichliche Tatsache, dass mehr oder minder abstrakte Kriterien im Zuge des Entwerfens in konkrete Formen übersetzt werden müssen. Und da Form sich eben nicht von selbst ergibt, sondern gedacht, gezeichnet oder gebaut werden muss, ist dies ein aktiver Prozess des Gestaltens, der stets mit einer ästhetischen Interpretation dieser Kriterien einhergeht. Wie an den Entwürfen von Martin Wagner und Marcel Breuer zum Potsdamer und Leipziger Platz gezeigt, kann deshalb die prinzipiell gleiche Formenargumentation zu unterschiedlichen formalen Ergebnissen führen. Der durch die beiden Einlassungen repräsentierte qualitative Wandel bezieht sich daher vor allem auf die Bestimmung und die Gewichtung von Kriterien, die für eine solche städtebauliche Aufgabe herangezogen wurden. Gegenüber dem klar hervortretenden Eigenwert ästhetischer Kategorien in der Zeitebene

²²⁵ Vgl. u.a. *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, Band II.2, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014

²²⁶ Paul Zucker: *Entwicklung des Stadtbildes. Die Stadt als Form*, München, Berlin 1929, S. 11



Abb. 56: Fotomontage zum Potsdamer Platz in *City Planning Housing, Volume III*, 1938

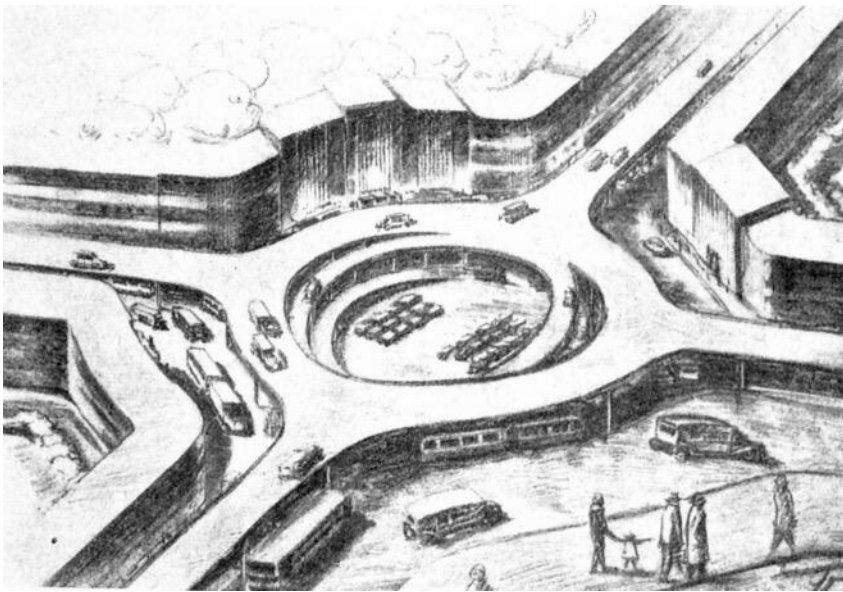


Abb. 57: Friedrich Brömstrup, 'Hauptverkehrsplatz mit Autohochbahn', abgedruckt in *Deutsche Bauzeitung*, 1931



Abb. 58: Saal auf der Berliner Bauausstellung von 1931, links ein Schaubild zum Potsdamer und Leipziger Platz unter der Überschrift 'Verkehrsregelung'

um 1910 rückte hier alles funktional Konnotierte ins Zentrum, während formale Aspekte nahezu ausschließlich als Ableitung des Funktionalen argumentiert wurden. Wie ebenfalls anhand der Entwürfe von Martin Wagner und Marcel Breuer gezeigt, war der Übertrag des Funktionalen in konkrete Form tatsächlich jedoch mit ästhetischen Überhöhungen verbunden, etwa in Bezug auf den motorisierten Verkehr. Zugespitzt formuliert verlagerte sich lediglich die ästhetische Motivation; von der großen Geste des Repräsentationsplatzes, der städtebaulichen Ordnung, Monumentalität und Schönheit verkörpern sollte, zur großen Geste des Weltstadtplatzes, der mittels identifizierbarer neuer Formen Funktionalität und damit Modernität zu repräsentieren sucht.

Die Einlassung von Marcel Breuer war wohl ohnehin vorrangig als Idealentwurf angelegt. Aber auch der auf konkreten Vorbereitungen der städtischen Planungsbehörden aufbauende, von Martin Wagner zusammen mit Felix Unglaube erarbeitete Entwurf für den Potsdamer und Leipziger blieb unausgeführt. Seine Umsetzung hätte erhebliche öffentliche Investitionen verlangt, aber auch privates Investitionsinteresse erfordert. Schon angesichts anderer Großprojekte wie dem bereits begonnenen Umbau des Alexanderplatzes wäre dies herausfordernd gewesen, wurde wahrscheinlich aber unmöglich durch die Ende 1929 auf Deutschland und Berlin durchschlagende Weltwirtschaftskrise.²²⁷ Der Ankauf des sogenannten Josty-Grundstücks an der Gabelung Potsdamer Straße / Bellevuestraße durch die BVG gelang zwar noch, das dort vorgesehene Hochhaus kam jedoch nicht zur Ausführung. Als einziger realisierter Baustein könnte das 1930-32 nach Plänen von Erich Mendelsohn errichtete Columbus-Haus gelten, das allerdings schon 1928 auf Basis der städtischen Planungen an der Westseite des Potsdamer Platzes projektiert worden war. Was dort hätte entstehen können, illustrierte eine Fotomontage im 1938 postum veröffentlichten Band 3 von Werner Hegemanns Buch *City Planning Housing*. Sie zeigt die Westseite des Potsdamer Platzes mit einem durch Spiegelung gedoppelten Columbus-Haus sowie dem Hochhaus-Entwurf der Brüder Luckhardt und Alfons Anker. Weitere Elemente des Projektes von Martin Wagner, wie etwa das zentrale Verkehrsrondell, fehlten hier allerdings.²²⁸

Zumindest einen gewissen Widerhall, der jedoch nicht unmittelbar zur zeitgenössischen Kritik gezählt werden kann, hatten die Vorstellungen Wagners auch im Jahr 1931 gefunden. Zum einen im *Vorschlag für ein Berliner Autobahnhochnetz* von Stadtbaumeister Friedrich Brömstrup, der an den Schnittpunkten des Schnellverkehrs mehrgeschossige Rundanlagen für den straßen- und

²²⁷ Parallel geriet auch die Baupolitik von Martin Wagner verstärkt in die Kritik, was sich vor allem auf die Grundstücksankäufe sowie die Kooperationen mit privaten (ausländischen) Investoren bezog. Vgl. u.a. Ludovica Scarpa: *Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/Wiesbaden 1986, S. 83 ff.; *Martin Wagner 1885-1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks, Ausstellungskatalog*, Berlin 1986, S. 123 ff.

²²⁸ Vgl. Werner Hegemann: *City Planning Housing*, Volume III, edited by William W. Forster and Robert C. Weinberg, New York 1938, S. 37

den schienengebundenen Verkehr plante.²²⁹ Am Potsdamer Platz war dabei die Bündelung von fünf Hochstraßen in einem solchen Rondell vorgesehen. Obschon Brömstrup lediglich in einer Fußnote anmerkte, dass der Stadtbaurat Wagner oberirdische Verkehrsgeschosse für Berlin generell vorgeschlagen habe, dessen Entwurf für den Potsdamer und Leipziger Platz aber unerwähnt ließ, ist eine Verwandtschaft der konzeptionellen Ansätze und städtebaulichen Formenwelten nicht zu bestreiten. Zum anderen wurde auf der Berliner Bauausstellung unter der Überschrift ‚Verkehrsregelung‘ ein Schaubild des umgestalteten Potsdamer und Leipziger Platzes gezeigt, dass offensichtlich auf den 1929 veröffentlichten Entwurf zurückging. Das am westlichen Kopf der Anlage dargestellte Hochhaus erscheint hier allerdings am entsprechenden Entwurf der Brüder Luckhardt und Alfons Anker orientiert.²³⁰ In welchem Kontext dieses Schaubild entstand und in welche Beziehung es zum bekannten Weltstadtplatz-Entwurf zu setzen ist, lässt sich dabei bis dato nicht nachvollziehen.

²²⁹ Vgl. Studie über eine Verkehrssanierung der Berliner City. in: *Deutsche Bauzeitung*, 65. Jg., 1931, Beilage Stadt und Siedung Nr. 6, S. 45 ff.

²³⁰ Vgl. Ludovica Scarpa: *Matin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/ Wiesbaden 1986, S. 199

3.2 Pariser Platz: Der entwurfliche Umgang mit dem Pariser Platz im sogenannten Linden-Wettbewerb von 1925

Im Januar 1925 riefen die Zeitschriften *Städtebau* und *Wasmuths Monatshefte für Baukunst* dazu auf, in Vorbereitung eines beabsichtigten Wettbewerbs mit einem kurzen Aufsatz darzulegen, was die wichtigste baukünstlerische Aufgabe in Groß-Berlin sei.²³¹ Aus insgesamt 97 thematisch breit gefächerten Einsendungen wählte das Preisgericht drei Texte auf die ersten Plätze, die sich, mit jeweils unterschiedlicher Schwerpunktsetzung, der Straße Unter den Linden gewidmet hatten. Mit der Begründung, dass es explizit um eine baukünstlerische Aufgabe gehen solle und realistischerweise nur ein inhaltlich wie örtlich klar eingegrenztes Thema bearbeitet werden könnte, war damit der Gegenstand des intendierten Wettbewerbs bestimmt. Er wurde im Mai 1925 ausgeschrieben und stand unter der programmatischen Fragestellung: „*Wie soll Berlins Hauptstraße Unter den Linden sich im Laufe des 20. Jahrhunderts gestalten?*“²³²

Zu dem verkürzt ‚Linden-Wettbewerb‘ genannten Verfahren waren alle Bezieher der beiden auslobenden Zeitschriften eingeladen. Verlangt wurden drei bis maximal sechs Tuscheskizzen, „in denen mittels Fassadenschema, Querschnitt und zusammenfassender Perspektive die wünschenswerte Gestaltung der Linden-Achse vom Brandenburger Tor bis zum alten Schloß mehr ideenskizzenmäßig angedeutet als im Einzelnen ausgearbeitet gezeigt wird“.²³³ Der erste Preis wurde mit 1.500 Mark, der zweite Preis mit 1.000 Mark und fünf dritte Preise mit jeweils 500 Mark dotiert. Als Einsendeschluss bestimmte man den 1. Oktober 1925. Das Preisgericht bestand aus Karl Elkart, 1922-25 Stadtbaudirektor für Groß-Berlin, den Architekten Hans Poelzig, Emil Fahrenkamp und Hermann Dernburg, dem Schriftleiter beider Zeitschriften, Werner Hegemann, sowie dem Verleger Günther Wasmuth. Als Grundlage zur Erarbeitung der Beiträge waren im Heft Nr. 5/6 der Zeitschrift *Städtebau* ein aktueller Plan des Stadtbereichs um die Straße Unter den Linden sowie die Fassadenabwicklungen entlang des Boulevards im aktuellen Zustand und in der Darstellung des sogenannten ‚Linden-Panoramas‘ von 1820 abgedruckt.²³⁴ Hinzu kamen einige kurze Angaben zu ausgewählten, als bedeutsam erachteten Gebäuden.

²³¹ Vgl. Der Gross-Berliner Wettbewerb der Zeitschrift *Städtebau*. in: *Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 1/2, S. 25; Ergebnis des Wettbewerbs: Welche baukünstlerische Aufgabe in Gross-Berlin ist die wichtigste und volkstümlichste? in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 9. Jg., 1925, Heft 5, S. 217 f.

²³² Zum Linden-Wettbewerb. in: *Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 5/6, S. 67

²³³ Ebd., S. 67

²³⁴ Ebd., S. 67 ff. Das Linden-Panorama wurde 1820 angefertigt und zeigte eine vollständige Abwicklung der damaligen Fassaden entlang des Boulevards. Aufgrund der gerollten Form wird es auch ‚Lindenrolle‘ genannt. Vgl. *Panorama der Straße Unter den Linden vom Jahre 1820*, mit einem Text von Hans-Werner Klünner, Berlin 1991

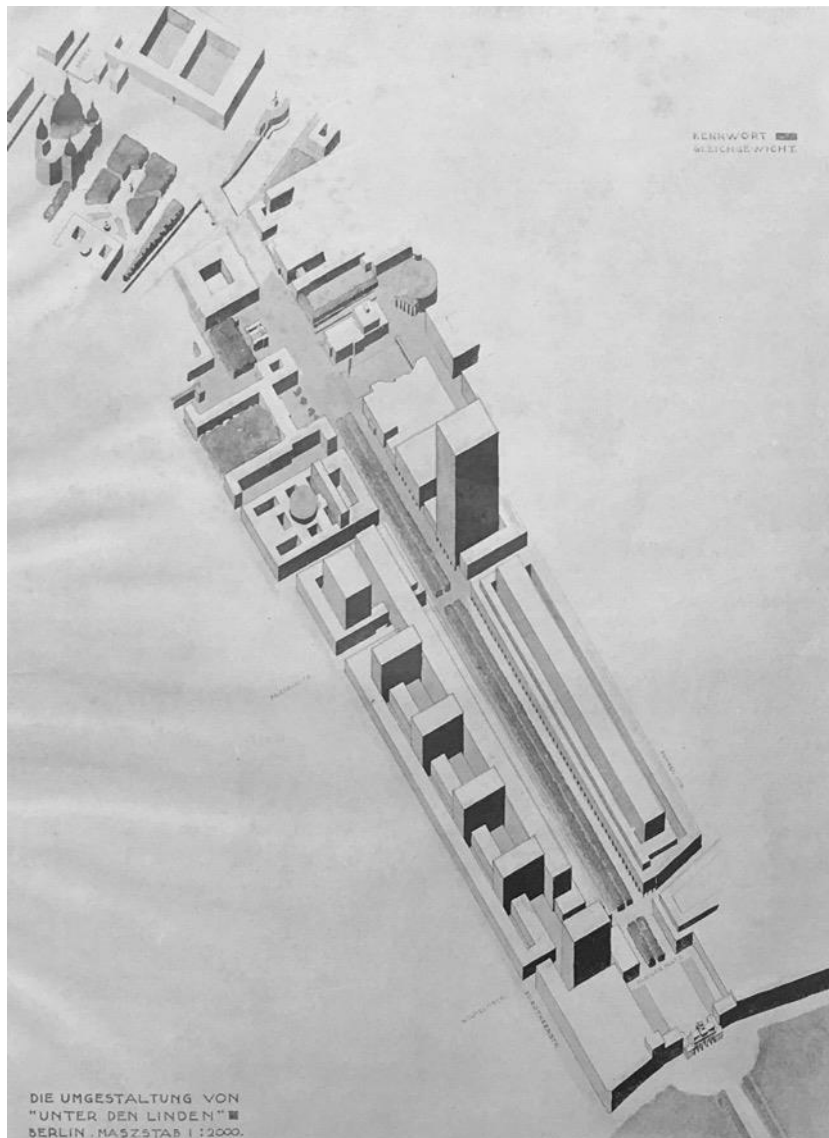


Abb. 59: Cornelis van Eesteren („*Gleichgewicht*“), 1. Preis, Isometrie zur Gesamtanlage

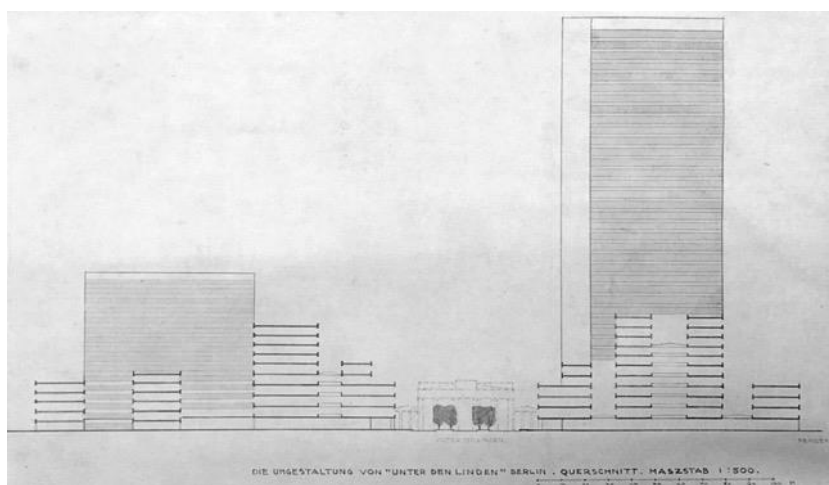


Abb. 60: Cornelis van Eesteren, Querschnitt mit Eintragung der Höhenreferenz zum Brandenburger Tor

Insgesamt gingen 33 Beiträge ein, die am 20. und 21. Oktober 1925 vom Preisgericht gesichtet und bewertet wurden. Nach vier Rundgängen sowie der finalen Abstimmung erhielt die Einreichung mit dem Kennwort „*Gleichgewicht*“ von Cornelis van Eesteren den mit 1.500 Mark dotierten ersten Preis, der Beitrag „*Denk daran*“ der Berliner Architekten Walter Wolff und Carl Lange den zweiten Preis. Die fünf dritten Preise vergab man an die Einreichungen „*Pro domo et mundo*“ von Rudolf Wondracek aus St. Pölten bei Prag, „*Monumentalstraße Unter den Linden*“ von Alexander Klein und Ernst Serck aus Berlin, „*Steinerne Ordnung*“ von Max Heinrich aus Berlin, „*Schinkels Geist und Berliner Stil*“ von Georg Salzmann aus Stolberg im Harz sowie den Beitrag „*2000*“ des Berliner Architekturbüros Bielenberg & Moser.²³⁵ Alle eingereichten Arbeiten wurden vom 26. Oktober bis zum 7. November 1925 in den Räumlichkeiten des Wasmuth-Verlags öffentlich ausgestellt.

Die Ergebnisse des Linden-Wettbewerbs sind gut dokumentiert. Im Verlauf des Jahres 1926 veröffentlichten die auslobenden Zeitschriften *Wasmuths Monatshefte für Baukunst* und *Städtebau* vier umfangreiche Beiträge, die ausgewählte Planzeichnungen und Schaubilder von 27 der insgesamt 33 eingereichten Arbeiten sowie zahlreiche Auszüge von Entwurfserläuterungen enthielten.²³⁶ Ergänzt um die zuvor nicht gezeigten Beiträge, erschienen sie Anfang 1927 dann als Sonderdruck mit dem Titel *Unter den Linden 1680 bis 1980*, herausgegeben von Werner Hegemann.²³⁷ Diese Publikation ist bis dato die einzige Gesamtschau des Wettbewerbs. Ein größerer Bestand originaler Zeichnungen und Erläuterungsberichte befindet sich zudem in der Sammlung des Architekturmuseums der Technischen Universität Berlin.²³⁸ Diese Quellen bilden die Grundlage der vorliegenden Untersuchung.

Anders als im 1906/07 durchgeführten Wettbewerb der Königlichen Akademie des Bauwesens, stand der Pariser Platz 1925 nicht im Fokus der Aufgabe, die dezidiert auf das Gesamtensemble der Straße Unter den Linden gerichtet war. Der Pariser Platz mit dem Brandenburger Tor bildete als geschichtlich, baukünstlerisch sowie städtebaulich bedeutsame Anlage natürlich dennoch einen nicht zu vernachlässigenden Bestandteil innerhalb der gestellten Aufgabe. Lediglich für sechs der eingereichten Beiträge ist anhand des Quellenmaterials keine Aussage zum geplanten Umgang mit dem Pariser Platz zu treffen, weshalb sich die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen des Linden-Wettbewerbs auf eine Auswahl von Beiträgen konzentriert. Sie umfasst

²³⁵ Vgl. Entscheidung des Preisgerichts im Wettbewerb: „Wie soll Berlins Hauptstrasse ‚Unter den Linden‘ sich im Laufe des 20. Jahrhunderts gestalten?“ in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 9. Jg., 1925, Heft 11, S. 497 f.

²³⁶ Vgl. Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 10. Jg., 1926, Heft 2, S. 61 ff.; *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 2, S. 24 ff., Heft 9/10, S. 160 ff., Heft 11, S. 176 ff.

²³⁷ Vgl. *Unter den Linden 1680 bis 1980. Ergebnisse des Wettbewerbs: „Wie soll Berlins Hauptstrasse sich im 20. Jahrhundert gestalten?“*, hrsgg. von Werner Hegemann, Berlin o. J. (1927)

²³⁸ Architekturmuseum TU Berlin, Bestand „Umgestaltung der Straße Unter den Linden, Berlin“

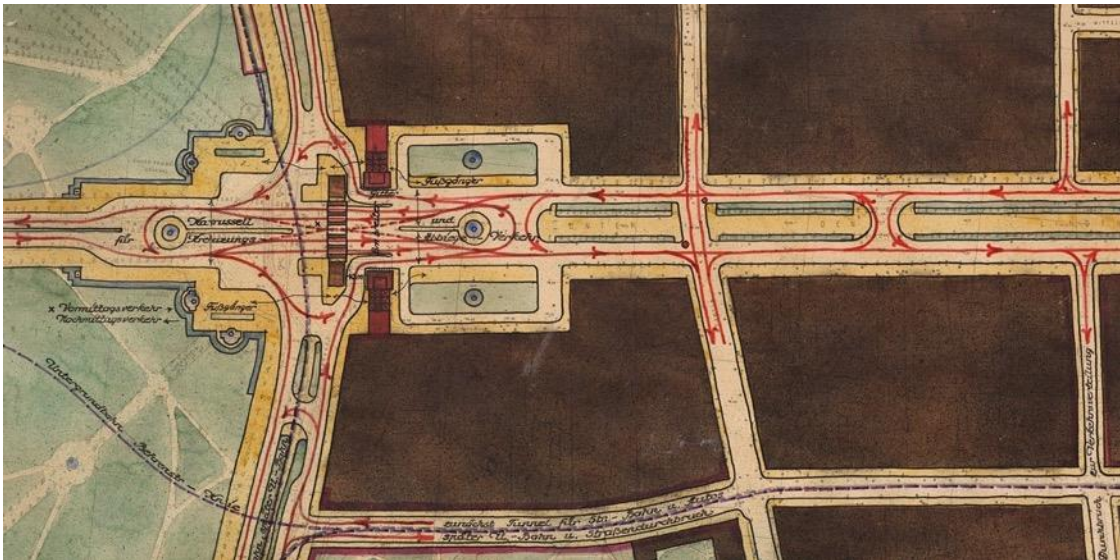


Abb. 61: Walter Wolff und Carl Lange („Denk daran“), 2. Preis, Lageplan (Ausschnitt)

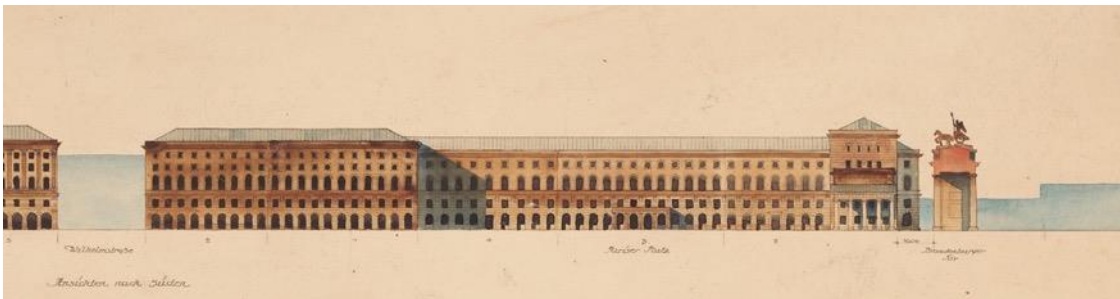


Abb. 62: Walter Wolff und Carl Lange, Ansicht nach Süden (Ausschnitt)

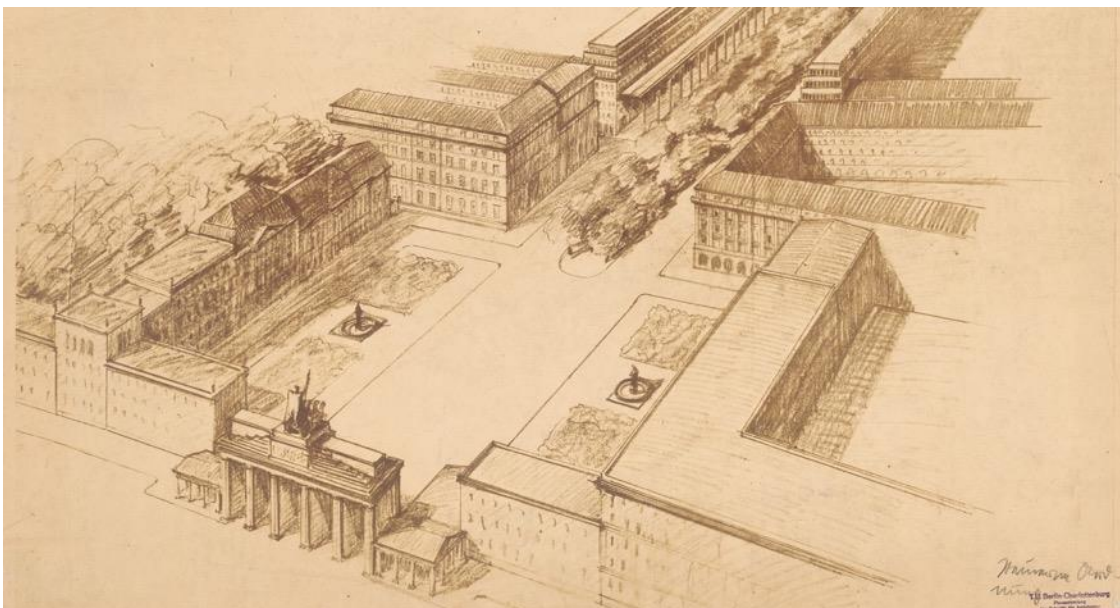


Abb. 63: Max Heinrich („Steinerne Ordnung“), ein 3. Preis, Schaubild (Ausschnitt)

die prämierten Einreichungen sowie solche, die exemplarisch bestimmte Entwurfsansätze im Umgang mit dem Pariser Platz repräsentieren oder die durch besondere städtebauliche und architektonische Prägnanz herausragen.

3.2.1 Entwurfsbeschreibung

Übergreifend lassen sich die Wettbewerbsbeiträge hinsichtlich ihres Umgangs mit dem Pariser Platz in drei Gruppen einteilen. So gibt es eine Reihe von Arbeiten, die den Platz und seine Umbauung nicht verändern und die bestehende Ausprägung in Gänze erhalten. In einer zweiten Gruppe können zahlreiche Entwürfe zusammengefasst werden, die den Platz in seiner grundsätzlichen städtebaulichen Charakteristik beibehalten, jedoch in unterschiedlicher Art und Weise Modifikationen der Umbauung vorschlagen. Die dritte Gruppe wird von Wettbewerbsbeiträgen gebildet, bei denen zwar die quadratische Grundfigur bestehen bleibt, der Pariser Platz ansonsten jedoch städtebaulich wie auch architektonisch in vollkommen veränderter Gestalt erscheint. Eine Sonderkategorie kann schließlich noch dahingehend definiert werden, dass einige Entwürfe der zweiten und dritten Gruppe vorsahen, das Brandenburger Tor freizustellen, zu versetzen oder – in einem Fall – zu entfernen. Auf angedachte Umgestaltungen der Platzfläche soll in diesem Zusammenhang nur eingegangen werden, wenn sie relevant erscheinen.

Blickt man zunächst auf die sieben Wettbewerbsbeiträge, die von der Jury mit Preisen bedacht wurden, so sind hier bereits alle erwähnten Gruppen repräsentiert. Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf von Cornelis van Eesteren schlug entlang der Straße Unter den Linden zwar eine vollkommen neue Baustruktur vor, beließ den Pariser Platz jedoch unverändert. Er ist nach vorgenannter Einteilung also der ersten Gruppe zuzuordnen. Der zweitplatzierte Entwurf von Walter Wolff und Carl Lange hingegen zeigt eine vollständig neue Umbauung des Pariser Platzes, deren vertikale Gliederung sich zwar an den Höhenlinien des Brandenburger Tores orientiert, die vor allem jedoch von der uniformen Gestalt des umlaufenden Fassadenschemas bestimmt ist. Darüber hinaus sind die Seitenhallen vom Brandenburger Tor abgerückt und eingedenk flankierender Neubauten an der westlichen Platzseite so weit nach innen versetzt, dass dort Straßen durchgeführt werden können. Der Mittelteil des Tores verbleibt dabei freigestellt in seiner ursprünglichen Position. Der zweitplatzierte Entwurf kann somit sowohl der zweiten Gruppe als auch der benannten Sonderkategorie bezüglich des Brandenburger Tores zugeordnet werden.

Unter den fünf dritten Preisen findet sich mit dem Wettbewerbsbeitrag von Max Heinrich eine weitere Arbeit, die den Pariser Platz gänzlich unverändert lässt. Auf einen vergleichsweise geringfügigen baulichen Eingriff beschränkt sich der Entwurf von Georg Salzmann, indem er eine

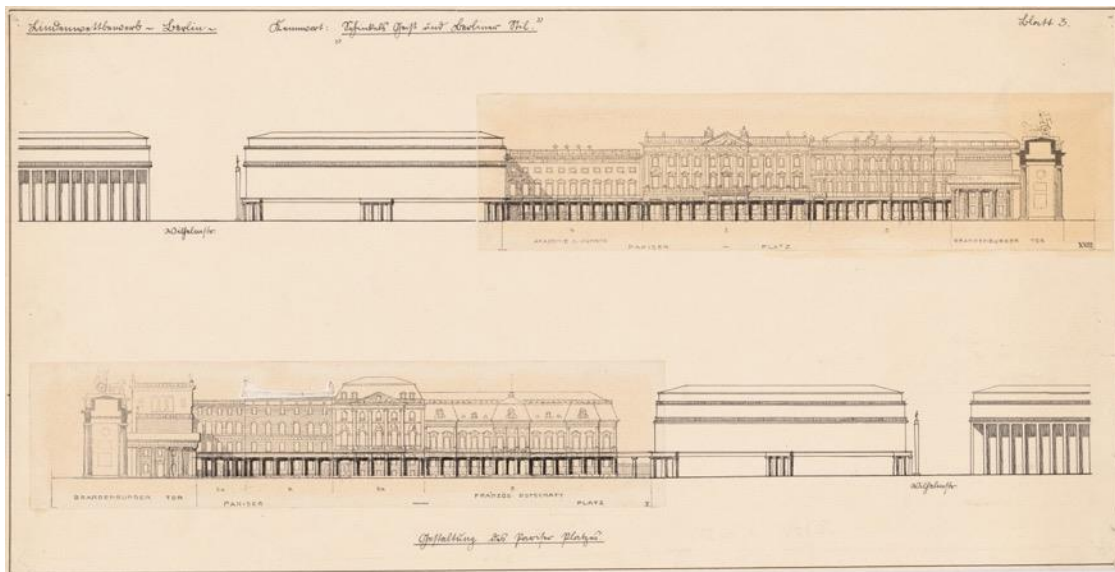


Abb. 64: Georg Salzmann („Schinkels Geist und Berliner Stil“), ein 3. Preis., Ansichten

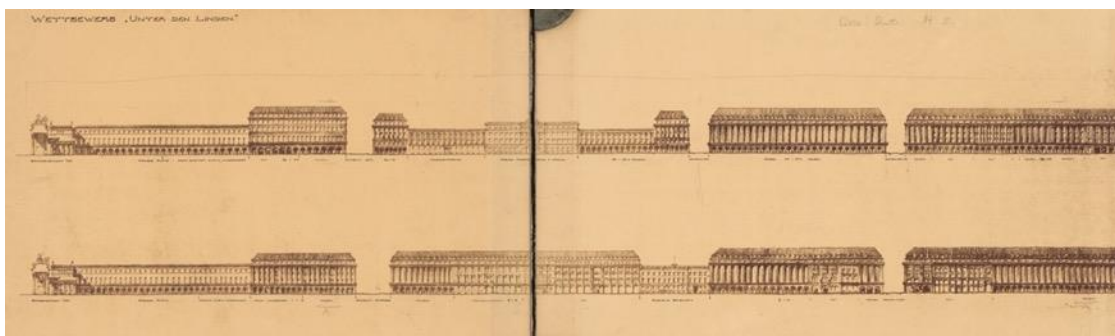


Abb. 65: Bielenberg & Moser („2000“), ein 3. Preis, Fassadenabwicklung (Ausschnitt)

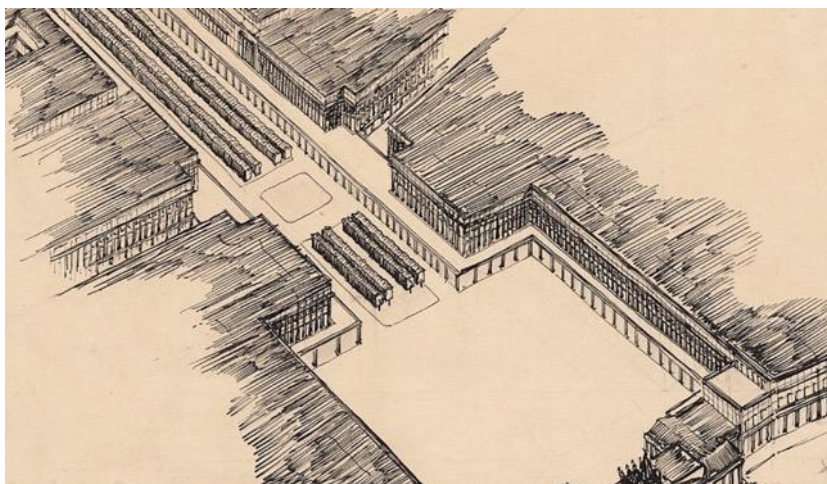


Abb. 66: Rudolf Wondracek („Pro domo et mundo“), ein 3. Preis, Schaubild (Ausschnitt, Darstellung Pariser Platz wie im Original)

umlaufende Säulenstellung dorischer Ordnung vorschlägt, die etwa zwei Drittel der Höhe der Seitenhallen des Brandenburger Tores erreicht und den Bestandsgebäuden vorgesetzt wird. Stärkere bauliche Veränderungen sehen wiederum die Beiträge von Bielenberg & Moser sowie von Rudolf Wondracek vor. Erstgenannte zeigen im eingereichten Lageplan Neubauten an der nordwestlichen und südwestlichen Platzecke, die das Brandenburger Tor auch zur Tiergartenseite hin neu einfassen, während in den Ansichten für den gesamten Pariser Platz neue Fassaden in einheitlicher Architektur dargestellt sind. Bei Rudolf Wondracek beinhaltet die einheitlich neue Umbauung des Platzes, die auch zusätzliche Durchgänge an der Westseite des Platzes anbietet, zudem eine aus dem Straßenzug ‚der Linden‘ herausgeführte umlaufende Kolonnade. In der Abstufung der vorgeschlagenen baulichen Veränderungen stehen diese drei drittplatzierten Entwürfe dabei stellvertretend für das Spektrum innerhalb jener Beiträge, die als zweite Gruppe benannt wurden. Eine Sonderstellung nimmt schließlich der ebenfalls mit einem dritten Preis ausgezeichnete Entwurf von Alexander Klein und Ernst Serck ein. Die eingereichten Zeichnungen zeigen dicht geschlossene Baumreihen, die, in Fortsetzung der Planung für die Straße Unter den Linden, beidseitig unmittelbar vor die bestehenden Gebäude am Pariser Platz gesetzt sind und nur das Brandenburger Tor frei lassen. Baulich umgestaltet wird hier lediglich die Platzfläche, wo schmale Fußgängerinseln anstelle der bestehenden Grünflächen sowie die Aufstellung eines Schmuckbrunnens in der Platzmitte zu erkennen sind. Auch wenn die gesamte Umbauung unberührt bleibt, ergibt sich somit dennoch eine qualitative Veränderung der Erscheinung.

Im Feld der übrigen Einreichungen finden sich im Wesentlichen Variationen dieser Entwurfsansätze wieder. Gleichwohl erscheinen einige weitere Wettbewerbsbeiträge erwähnenswert, die das Gesamtbild zum Umgang mit dem Pariser Platz noch einmal um spezifische Aspekte erweitern. Dazu zählen etwa der Entwurf von Hans Cürliß und Walter Türck mit dem Kennwort „*Forum*“ sowie die Einreichung „*Ecco*“, von der nur das Kennwort bekannt ist. Beide thematisierten die Versetzung des Brandenburger Tores. Bei Cürliß und Türck ist es nach Westen verschoben und besetzt am Tiergarten den Auftakt der Charlottenburger Chaussee (heute: Straße des 17. Juni). Der Beitrag „*Ecco*“ hingegen verlegt das auf seinen Mittelteil reduzierte Brandenburger Tor an den östlichen Eingang des Pariser Platzes, der, auf diese Weise geöffnet, mit einem westlich vorgelagerten Platz zu einem neuen raumbildenden Ensemble verbunden wird. Das Freistellen des Brandenburger Tores – an unveränderter Position – kommt besonders prägnant in der unter dem Kennwort „*Entwicklung*“ eingereichten Arbeit zum Ausdruck. Als einzig verbliebenes Bestandsbauwerk steht es hier solitär zwischen dem baulich neu gefassten Pariser Platz und einem ebenfalls neuen Platz vor dem Brandenburger Tor – zusätzlich in Szene gesetzt, durch zwei pylonenartige Gebäude am Übergang der Platzumbauungen. Ein ähnliches Motiv, allerdings ohne Freistellung des Tores, zeigt der Beitrag „*Camillo Sitte*“ von Hermann Hillicker, der zwei Hochhäuser an den westlichen Ecken des Pariser Platzes vorsieht.

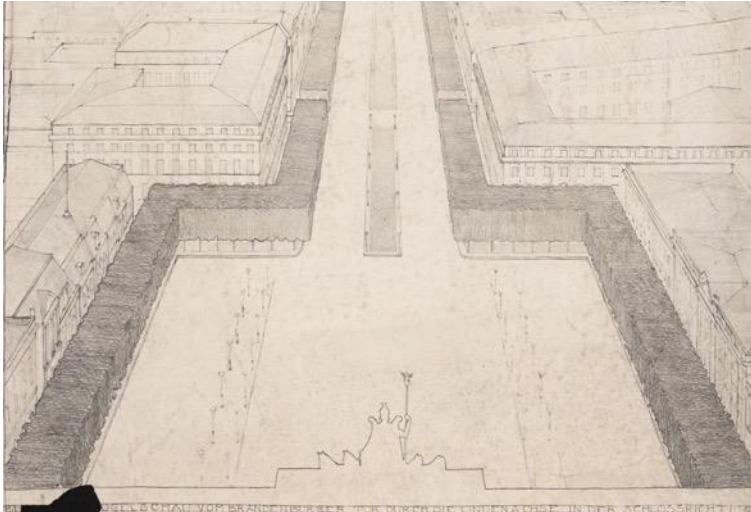


Abb. 67: Alexander Klein und Ernst Serck („*Monumentalstraße Unter den Linden*“), ein 3. Preis., Schaubild zum Pariser Platz



Abb. 68: Hans Cürdis und Walter Türck („*Forum*“), Lageplan



Abb. 69: Beitrag „*Ecco*“, Zeichnungen zum westlichen Abschluss der Straße Unter den Linden



Abb. 70: Beitrag „*Entwicklung*“, Schaubild zum Pariser Platz

Erwähnenswert erscheinen weiterhin zwei Wettbewerbsbeiträge, die das Brandenburger Tor im wortwörtlichen Sinn einbauen. Oswald Haerdtl (Kennwort „*Blau-gelb*“) entwarf eine durchgängig neue Umbauung des Pariser Platzes, die auch die Seitengebäude des Brandenburger Tores ersetzt und einen überhöhten Gebäuderiegel hinter dem verbliebenen Mittelteil positioniert. Dieser mutet daher wie ein Portikus, ein Schmuckelement innerhalb der geschlossenen und gleichförmigen Bebauung an. Gleiches gilt für den von Erich Karweik unter dem Kennwort „*Ganze Arbeit*“ eingereichten Beitrag, wobei hier auch der städtebauliche Charakter des Pariser Platzes grundlegend verändert ist. Denn dieser wird gewissermaßen zum Innenhof eines großen zusammenhängenden Baublocks, aus dem auf der zur Straße Unter den Linden gerichteten Ostseite ein Hochhaus emporwächst.

Der in dieser Hinsicht radikalste Entwurf allerdings stammt von Ludwig Scheurer und wurde ebenfalls unter dem Kennwort „*2000*“ eingereicht. Er schlug anstelle des existenten Linden-Boulevards eine mehrspurige Autostraße vor, die beidseits von einer ausgreifenden Baustruktur aus vornehmlich in Nord-Süd-Richtung orientierten, aufgeständerten Hochhausscheiben flankiert wird. Der Pariser Platz ist als räumliche Aufweitung der zentralen Straßenachse dargestellt, die an der Westseite mit einer vertikal gegliederten Überbauung der Straße abschließt. Höhe und Breite der Öffnung nach Westen entsprechen dabei ungefähr den Dimensionen des nicht mehr vorhandenen Brandenburger Tores.

3.2.2 Diskutierte praktische Aspekte und ihr Einfluss auf die Entwürfe

Der Pariser Platz war auch zu Beginn der 1920er Jahre vornehmlich durch zwei Aspekte bestimmt. Einerseits galt er weiterhin als repräsentativer Stadtplatz. Seine anhaltend hohe symbolische Bedeutung, die zum Großteil auf der inhaltlichen Überhöhung des Brandenburger Tores als Nationalmonument basierte, zeigte sich beispielsweise noch einmal während der revolutionären Unruhen zwischen 1918 und 1920, als er nicht nur auf Grund seiner Lage zwischen Reichstag, Stadtschloss und Regierungsviertel ein bevorzugter Ort für Demonstrationen und Aufmärsche war. Hinzu kam die nach wie vor anerkannte baugeschichtliche und baukünstlerische Bedeutung, die dem Pariser Platz auch jenseits politischer oder patriotischer Implikationen einen herausgehobenen Rang verlieh.²³⁹ Andererseits war der Platz weiterhin ein stark frequentierter Durchgangsort für den Verkehr in Ost-West-Richtung, insbesondere zwischen dem Stadtzentrum und Charlottenburg. Vorrangig zur Entlastung der Leipziger Straße, aber auch mit Blick auf die Verkehrsachse Unter den Linden – Pariser Platz, sind deshalb Straßendurchbrüche im Bereich der Ministergärten erwogen worden (Vgl. Kap. 3.1.2). Die unausgeführten Planungen der Großen

²³⁹ Vgl. Laurenz Demps: *Der Pariser Platz. Der Empfangssalon Berlins*, Berlin 1995, S. 99 f.



Abb. 71: Westseite des Pariser Platz im Schrägluftbild, Aufnahme abgedruckt in *Der Städtebau*, 1925



Abb. 71: Ostseite des Platzes mit dem Hotel Adlon und der 1922/23 aufgestockten Deutschen Länderbank, Aufnahme um 1925



Abb. 73: Neubau der Disconto-Gesellschaft von 1922/23 Unter den Linden, Aufnahme 1929

Berliner Straßenbahn-Gesellschaft, im Zuge einer Streckenerweiterung den Pariser Platz zu untertunneln, wurde zwar gelegentlich erwähnt, aber nicht reaktiviert.²⁴⁰ Anders als 1906/07 gab es keine Bestrebungen, sich im Kontext der Verkehrsverbesserung direkt mit dem Pariser Platz zu befassen, dessen bauliche Ausprägung seit Fertigstellung des Hotels Adlon im Jahr 1907 unverändert geblieben war.

1922/23 ließ dann die Deutsche Länderbank das an der nordwestlichen Ecke des Pariser Platzes gelegene Haus Unter den Linden 78 umbauen und um zwei Vollgeschosse aufstocken. Damit reagierte die nach Plänen des Architekturbüros Mebes & Emmerich ausgeführte Baumaßnahme zwar mittelbar auf das gegenüberliegende Hotel Adlon, indem man die dort bereits etablierte Bauhöhe und Geschossigkeit übernahm, sie stand jedoch vor allem im übergeordneten Zusammenhang der allgemeinen Entwicklung im stadträumlichen Umfeld von Dorotheenstadt und nördlicher Friedrichstadt. Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt, hatte sich dort ab der Mitte des 19. Jahrhunderts das national und international bedeutende Geschäftszentrum von (Groß-) Berlin herausgebildet, wobei der funktionale Wandel mit einem raschen Austausch der Bausubstanz sowie flächenmäßig immer größeren und auch höheren Gebäuden einherging (Vgl. 2.1.2 und 3.1.2). Anfang der 1920er Jahre waren es dann vor allem Banken, die dem weiter ansteigenden Raumbedarf mit Neubauten oder Aufstockungen begegneten und dabei noch vor Inkrafttreten der novellierten Bauordnung von 1925 über die bis dahin gesetzten Grenzen von Bauhöhe und Geschossigkeit hinausgingen. Als prominente Beispiele sind etwa der 1922/23 errichtete sechsgeschossige Neubau der Disconto-Gesellschaft Unter den Linden / Ecke Charlottenstraße oder die Aufstockung der Dresdner Bank am Opernplatz (heute: Bebelplatz) von 1923-25 zu nennen.²⁴¹

Diese strukturelle Veränderung von Dorotheenstadt und nördlicher Friedrichstadt war letztlich ausschlaggebend für den hier thematisierten Wettbewerb. Denn so sehr die Entwicklung dieses Innenstadtbereichs zum Geschäftszentrum und der Bedarf für größere Bauvolumen grundsätzlich als folgerichtig und notwendig anerkannt wurde, so sehr haderte man an vielen Stellen mit den sichtbaren baulichen Folgen. Dies galt insbesondere für den Straßenzug Unter den Linden und den als *Forum Fridericianum* unter Friedrich II. angelegten Opernplatz, wo man den Kern des repräsentativen Stadtzentrums sowie zwei der wenigen bedeutenden städtebaulichen Schöpfungen in Berlin bedroht sah. Eine der lautesten Stimmen der Kritik war dabei Werner

²⁴⁰ Vgl. u.a. Großberliner Verkehrspläne. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 45. Jg., 1925, Nr. 17, S. 201 f.; Karl Elkart: Neuordnung des Berliner Verkehrs mittels Straßendurchbrüchen. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 45. Jg., 1925, Nr. 19, S. 226 f.

²⁴¹ Vgl. Wolfgang Schäche / David Pessier: *Unter den Linden Ecke Charlottenstraße. Geschichte eines traditionsreichen Berliner Bankhauses*, Berlin 2022, S. 57 ff.

Hegemann, Schriftleiter von *Wasmuths Monatshefte für Baukunst und Städtebau*.²⁴² In erster Linie vor diesem Hintergrund ist der 1925 ausgelobte ‚Linden-Wettbewerb‘ zu sehen, der den Pariser Platz zwar mit einbezog, aber nicht von ihm ausging.

3.2.3 Aspekte der Verfasser zur Formenfindung und -begründung

Ein Großteil der Erläuterungsberichte ist erhalten, die somit als Primärquelle für die Analyse der Formenfindung und -begründung herangezogen werden können. In einigen Fällen, dies betrifft etwa die mit dem 1. Preis ausgezeichnete Arbeit von Cornelis van Eesteren, sind die Erläuterungsberichte zwar nicht im Original überkommen, Auszüge oder auch ungekürzte Wiedergaben wurden jedoch in den bereits erwähnten Beiträgen der Zeitschriften *Wasmuths Monatshefte für Baukunst und Städtebau* sowie in der zusammenfassenden Publikation *Unter den Linden 1680 bis 1980* abgedruckt.²⁴³ Da die Wettbewerbsaufgabe allerdings auf die Gesamtheit des Straßenzugs Unter den Linden gerichtet war, gingen die Teilnehmer in sehr unterschiedlichem Maß auf den westlichen Abschluss ein. So behandeln manche Erläuterungstexte den Pariser Platz recht ausführlich und machen detaillierte Angaben zu bestimmten entwurflichen Aspekten, andere erwähnen ihn hingegen überhaupt nicht. In der Zusammenstellung bieten die vermittelten Erläuterungsberichte bzw. Auszüge dennoch eine gute Basis zur Herausarbeitung der maßgeblichen Aspekte für die Formenfindung und -begründung. Denn auch wenn die jeweiligen Aussagen überwiegend nicht direkt auf den Pariser Platz bezogen sind, geben sie Hinweise zu grundsätzlichen Ansätzen des Gesamtentwurfs, der den Pariser Platz als Teilbereich miteinschließt. Die nachfolgende Untersuchung beschränkt sich hierfür erneut auf die sieben prämierten sowie die sieben weiteren bereits vorgestellten Wettbewerbsbeiträge, die als repräsentativ für das Spektrum des Umgangs mit dem Pariser Platz benannt wurden. Und ähnlich wie bei den Entwürfen selbst, lassen sich auch in den dazugehörigen Erläuterungen gewisse Hauptthemen erkennen. Sie kommen immer wieder vor, obschon die inhaltlichen Gewichtungen sowie die konkreten Formulierungen von Fall zu Fall variieren.

Das übergeordnete Hauptthema der Erläuterungstexte kann mit den Begriffspaaren *Alt versus Neu* oder *historisches Zentrum versus Geschäftszentrum* gefasst werden. Dem Grundansinnen des Linden-Wettbewerbs folgend, bildet es, ob explizit ausgesprochen oder nicht, den gemeinsamen Ausgangspunkt zur Begründung der im Ergebnis teils gegensätzlich gelagerten Entwurfs-

²⁴² Vgl. u.a. Die ‚neuen‘ Linden in Berlin. in: *Deutsche Bauhütte*, 28. Jg., 1924, Nr. 5, S. 48; Werner Hegemann: Berliner Neubauten, Umbauten und Aufstockungen. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 8. Jg., 1924, Heft 5/6, S. 133 ff.

²⁴³ Zumeist wurde die Formulierung „Aus dem Erläuterungsbericht:“ verwendet, wobei der Abgleich mit erhaltenen Originaltexten nahelegt, dass damit Auszüge gemeint waren. Bei anderen Texten wird explizit darauf hingewiesen, dass es sich um ungekürzte Wiedergaben handelt.

konzepte. Die Frage nach dem aktuellen und dem zukünftigen Charakter der Straße Unter den Linden berührte dabei die Ebenen der ideellen Bedeutung, der funktionalen Ausrichtung sowie der konkreten baulichen Ausbildung. Von einer Mehrzahl der Verfasser wurde diese Frage mit einem Sowohl-als-auch beantwortet. Sie plädierten einerseits für den Erhalt dessen, was in historischer und baukünstlerischer Hinsicht als wertvoll angesehen wurde, und argumentierten andererseits für die Herausbildung einer zeitgemäßen bzw. zukunftsfähigen Geschäftsstraße, eingedenk der dafür jeweils als notwendig oder wünschenswert erachteten baulichen Veränderungen. Der Pariser Platz und insbesondere das Brandenburger Tor wurden hierbei zumeist im Spektrum des prinzipiell Erhaltungswürdigen verortet.

Ein prägnantes Beispiel dieses vermittelnden Ansatzes ist der Siegerentwurf mit dem bezeichnenden Kennwort „*Gleichgewicht*“ von Cornelis van Eesteren, der den Kernbereich ‚der Linden‘ zwar vollständig überformte, die Höhenstaffelung der neuen Bebauung jedoch explizit auf das Brandenburger Tor bezog und den Pariser Platz gänzlich unverändert ließ. In seiner Erläuterung heißt es: *„Das wesentliche der ‚Lindenfrage‘ ist der Gegensatz zwischen ‚Unter den Linden‘ als historisches Monument und ‚Unter den Linden‘ als sich entwickelnde Geschäftsstraße. [...] Der Gegensatz zwischen diesen zwei einander ganz entgegengesetzten Funktionen bildet die Grundlage zur Lösung des Problems. Die historisch bleibenden Teile (Pariser Platz, Opernhaus und Umgebung usw.) bleiben niedrig und mehr prahlerisch als Schaustücke da stehen, während der Geschäftsteil horizontal, teilweise hoch aufgebaut wird und im Gegensatz zum historischen Teil ganz einheitlich gestellt werden muß. Die Skizzen zeigen, daß von der Höhe vom Brandenburger Tor ausgegangen ist, welche das Grundmaß bildet, worauf alles aufgebaut ist.“*²⁴⁴ Ähnliches klingt, obschon entwurflich vollkommen anders gelagert, in der Erläuterung des zweitplatzierten Wettbewerbsbeitrags von Walter Wolff und Carl Lange („*Denk daran*“) an. Die Straße Unter den Linden sei demnach ein Vermächtnis großer Zeiten, deren überkommener Charakter als Prachtstraße nun unter der Einwirkung des Wirtschaftslebens und des Verkehrs gestaltet werden müsse.²⁴⁵ Überdies gibt es Beiträge, die sich in ihren Erklärungen schwerpunktmäßig auf die historische und baukünstlerische Dimension beziehen, wie etwa der von Alexander Klein und Ernst Serck („*Monumentalstraße Unter den Linden*“), sowie solche, deren Ausführungen sich überwiegend oder ausschließlich auf die Entwicklungsperspektive als *moderne* Geschäftsstraße konzentrieren, wie etwa im Fall von Oswald Haerdtl („*Blau-gelb*“) oder Ludwig Scheurer („*2000*“).²⁴⁶

²⁴⁴ Van Eesterens ‚Kurze Erklärung‘ zu seinem preisgekrönten Entwurf. in: *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 2, S. 26 f.

²⁴⁵ Vgl. Erläuterungsbericht Kennwort: ‚Denk daran‘, o.S. (S.2), TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7935

²⁴⁶ Vgl. Erläuterungsberichte Kennworte: ‚Monumentalstraße Unter den Linden‘, ‚Blau-gelb‘ und ‚2000‘, TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7960, 7855, 7849

Ein zweiter hervortretender Themenkomplex bezieht sich auf die Aspekte *Ordnung* bzw. *Einheitlichkeit*. Unabhängig davon, ob die Verfasser entwurflich eine Vermittlung zwischen ‚Alt‘ und ‚Neu‘ anstrebten, die überkommene historische und baukünstlerische Dimension betonten oder sich auf die Entwicklung einer modernen Geschäftsstraße konzentrierten, kommt in vielen Erläuterungsberichten das Streben nach einem konsistenteren Erscheinungsbild zum Ausdruck. Entsprechende Aussagen zur baulichen Ordnung und Vereinheitlichung sind dabei zumeist übergreifend auf die Straße Unter den Linden bezogen, vereinzelt findet aber auch der Pariser Platz gesonderte Erwähnung.

Schaut man zunächst wieder auf den Siegerentwurf, so heißt es in bei van Eesteren: „*Eine Einheit zwischen einem bleibenden Teil und einem werdenden wachsenden Teil soll geschaffen werden.*“²⁴⁷ Wie bereits zitiert, würde dies vor allem dadurch geleistet, dass das Brandenburger Tor als Grundmaß der höhengestaffelten Neubebauung diene. Die zweitplatzierten Wolff und Lange formulierten den Leitgedanken, einen „*einheitlich wirkenden Prachtstraßenzug zu formen*“²⁴⁸. Die dafür vorgeschlagenen sechs Fassadentypen, die im Einzelnen von den jeweiligen Architekten weiter auszuformulieren wären, hielten sich jedoch „*am Pariser Platz frei von Formen, die die Säulenarchitektur des Tores beeinträchtigen könnten*“²⁴⁹. Und während der Ordnungsaspekt hier implizit aufgehoben ist, kommt er im Fall des drittplatzierten Beitrags von Max Heinrich schon im gewählten Kennwort „*Steinerne Ordnung*“ explizit zum Ausdruck. Heinrich argumentierte seine bauliche Neuordnung ‚der Linden‘, die den Pariser Platz unangetastet ließ, vor allem damit, dass dann die verschiedenen Bedeutungsebenen bzw. Funktionen innerhalb des Gesamtensembles klar in Erscheinung treten könnten.²⁵⁰ Im Erläuterungsbericht des ebenfalls mit einem dritten Preis bedachten Beitrags von Bielenberg & Moser wird ausgeführt, man habe im Sinne der einheitlichen Entwicklung ein Fassadensystem vorgeschlagen, dessen Einhaltung vorgeschrieben werden müsste, so dass Abweichungen nur im Detail möglich wären.²⁵¹ Auch die Erläuterungen weiterer Beiträge enthalten Passagen, die mindestens allgemein auf bauliche Ordnung und Einheitlichkeit als erstrebenswerte Qualität abstellen. Dabei bezieht man sich allerdings primär auf übergeordnete Gestaltungsprinzipien, nicht auf absolute Uniformität aller Einzelgebäude.

Als ein drittes Hauptthema ist die *Verkehrsverbesserung* zu nennen. Die Spannweite innerhalb der Erläuterungen reicht dabei vom bekannten Ansatz, mit Hilfe von Straßendurchbrüchen für

²⁴⁷ Van Eesterens ‚Kurze Erklärung‘ zu seinem preisgekrönten Entwurf, in: *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 2, S. 26

²⁴⁸ Erläuterungsbericht Kennwort: ‚Denk daran‘, o.S. (S.4), TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7935

²⁴⁹ Ebd.

²⁵⁰ Vgl. Erläuterungsbericht Kennwort: ‚Steinerne Ordnung‘, TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7952

²⁵¹ Vgl. Erläuterungsbericht Kennwort: ‚2000‘, S. 1f., TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7932

eine Verkehrsentslastung ‚der Linden‘ zu sorgen, über mögliche Modifikationen der Fahrbahn-anordnung und -aufteilung auf dem Boulevard bis hin zu unterirdischen Fahrstraßen oder der grundsätzlichen Transformation des Straßenzuges nach Gesichtspunkten des Verkehrs. In diesen Kontext einbezogen sind zudem verschiedene Ausführungen zur Verbesserung des Fußgänger-verkehrs sowie zu dessen stärkerer Separierung vom Wagenverkehr. Darüber hinaus werden aber auch konkrete Aspekte des entwurflichen Umgangs mit dem Pariser Platz verkehrsbezogen begründet.

So ist im Erläuterungstext des zweitplatzierten Beitrags von Wolff und Lange dem Vorschlag zur Versetzung der Seitenhallen des Brandenburger Tores vorangestellt: *„Eine weitere wesentliche Veränderung ohne Nachteil der Denkmalswerte wird die Umgebung des Brandenburger Tores unter Berücksichtigung der Forderungen des Verkehrs erfahren müssen.“*²⁵² Gleichermäßen grundsätzlich argumentiert der (oder die) Verfasser des Beitrags mit dem Kennwort *„Ecco“*, der den Mittelteil des Brandenburger Tors an den östlichen Eingang des Pariser Platzes verlegt: *„Ebenso wird der Pariser Platz eine Umgestaltung im Interesse des Verkehrs erfahren müssen, obgleich dann die jetzige Geschlossenheit der Platzwände durchbrochen werden müsste.“*²⁵³ Die Freistellung des Brandenburger Tores aus Verkehrsinteressen wurde aber auch direkt angesprochen, so etwa im Erläuterungsbericht des Beitrags mit dem Kennwort *„Entwicklung“*, wo es heißt: *„Der Verkehr ist durch die Freilegung des Brandenburger Tores ungehindert, Unter den Linden‘ entlang geführt.“*²⁵⁴ Ludwig Scheurer, dessen Entwurf mit dem Kennwort *„2000“* die am weitesten gehende Umbildung ‚der Linden‘ und des Pariser Platzes vorschlug, konzentrierte seine knappe Erläuterung sogar vollständig auf das Thema Verkehr. Sie lautet ungekürzt: *„Die früheren ‚Linden‘ und Umgebung sollen später in Geschäftsstraßen mit 3 Hauptverbindungs-linien Ost-West neu angelegt werden. Die Gebäude sind alle Nord-Süd orientiert, haben nun erhöhten Personenverkehr und am Ost- und Westende einen Personenflughafen. Zwischen den Hauptverbindungsstraßen (zwischen Gebäudepefeilern) sind die An- und Abfahrtsstellen für das fahrende Publikum. Alles nähere ist aus meinen 5 Tuschskizzen ersichtlich.“*²⁵⁵

Die Frage, inwieweit die in unterschiedlichem Umfang geplanten baulichen Umgestaltungen realisierbar wären, spielte angesichts der bewusst offen und langfristig angelegten Wettbewerbs-aufgabe nur eine untergeordnete Rolle. Vereinzelt wurde in den Erläuterungen zwar auf die ungeheuer schwierige wirtschaftliche Situation verwiesen und mehrfach fand der Aspekt Erwähnung, das Zulassen höherer Gebäude zur Refinanzierung von Baumaßnahmen zu nutzen. Der Pariser Platz blieb in diesem Kontext jedoch gleichsam Außen vor.

²⁵² Erläuterungsbericht Kennwort: ‚Denk daran‘, o.S. (S.2), TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7935

²⁵³ Erläuterungsbericht Kennwort: ‚Ecco‘, o.S. (S.1), TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7892

²⁵⁴ Ergebnisse des ‚Linden‘-Wettbewerbes. in: *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 11, S. 177

²⁵⁵ Erläuterungsbericht Kennwort: ‚2000‘, TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7849

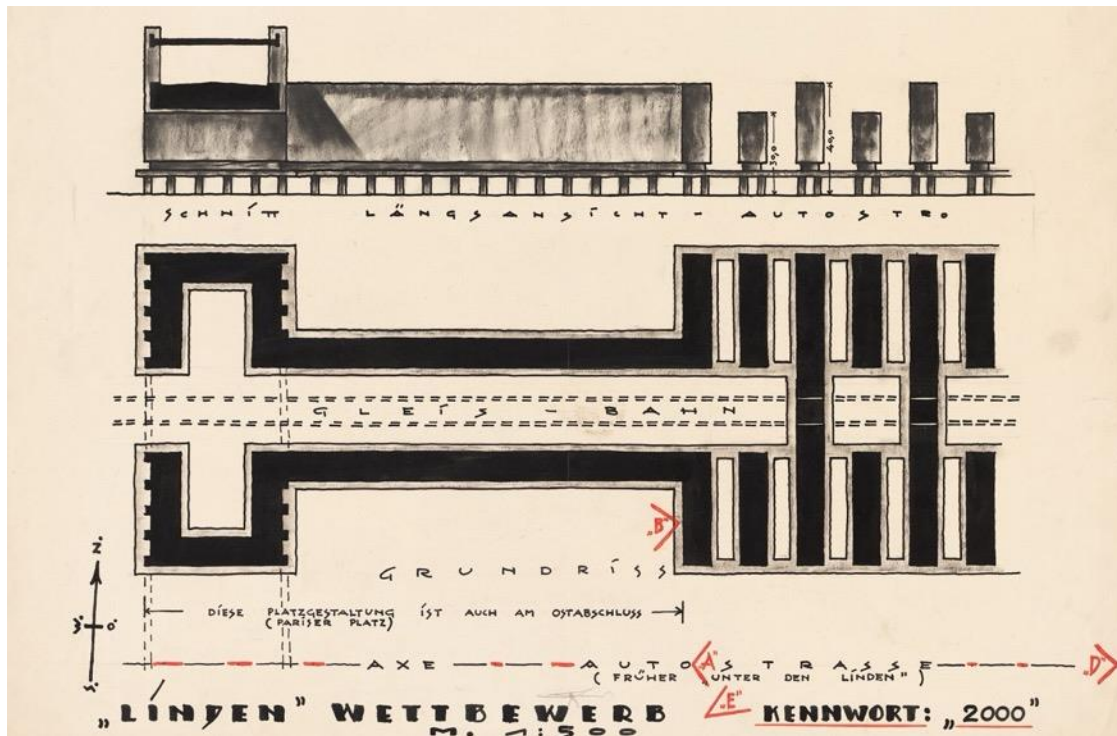


Abb. 74: Ludwig Scheurer („2000“), Längsschnitt und Grundrisschema (Nordhälfte) im Bereich des Pariser Platzes

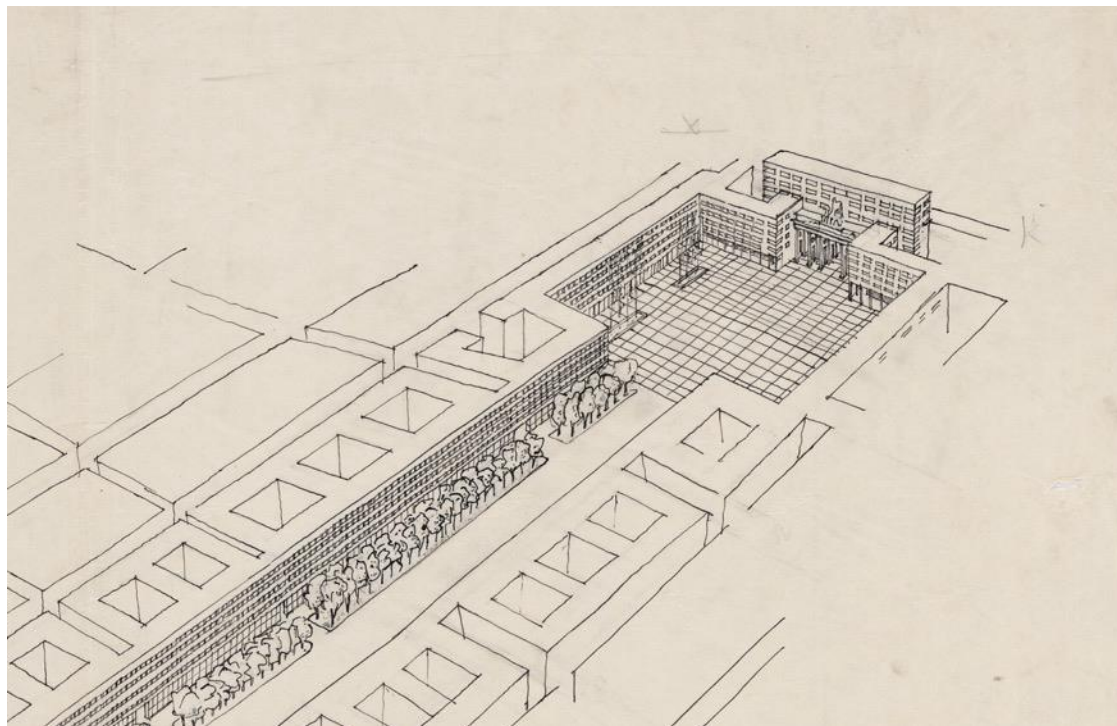


Abb. 75: Oswald Haerdtl („Blau-gelb“), Perspektivische Ansicht (Ausschnitt)

3.2.4 Formentradition und Formenideal der Entwürfe

Die grundsätzliche Ausrichtung sowie einige maßgebliche Aspekte der Formenargumentation kamen bereits in den beispielhaft herangezogenen Entwurfserläuterungen zum Ausdruck. Das übergeordnete Hauptthema wurde dabei mit den Begriffspaaren *Alt versus Neu* oder *historisches Zentrum versus Geschäftszentrum* gefasst. Ausgehend von der Aufgabe, eine langfristige Perspektive zur baulichen Entwicklung des gesamten Straßenzuges zu entwerfen, berührte es sowohl die Frage nach der ideellen Bedeutung dieses Stadtraumes als auch jene nach seiner funktionalen Ausrichtung und konkreten baulichen Ausbildung. Der Pariser Platz war in diese Gesamtaufgabe einbezogen, nahm – ähnlich wie der östliche Bereich um den Opernplatz – allerdings eine Sonderstellung ein. Sie äußerte sich, wie gezeigt, schon darin, dass einige Wettbewerbsbeiträge den Pariser Platz äquivalent zum Kernbereich der Straße Unter den Linden behandelten und andere mehr oder minder stark abweichend. So lässt sich von der formalen Haltung der Umgestaltungsvorschläge für den Linden-Boulevard nicht automatisch auf den jeweiligen entwurflichen Umgang mit dem Pariser Platz rückschließen. Deutlich wird dies etwa am erstplatzierten Beitrag von Cornelis van Eesteren, bei dem zunächst die vollständige Überformung der Straße Unter den Linden, die Anordnung einer neuen städtebaulichen Struktur aus horizontal lagernden Großblöcken und zusätzlichen Punkthochhäusern hervorsticht, aber erst im zweiten Blick auffällt, dass der Pariser Platz gänzlich unverändert bleibt. Die Entwürfe von Oswald Haerdtl („*Blau-gelb*“) und Ludwig Scheurer („*2000*“), die – im weitesten Sinn – ebenfalls dem *modernen* respektive avantgardistischen Spektrum der Einreichungen zuzuordnen sind, schließen den Pariser Platz hingegen unterschiedslos in ihre jeweiligen Umgestaltungsvorschläge ein. Und diese Spreizung ist auch bei jenen Beiträgen festzustellen, die in der hier untersuchten Auswahl eine eher auf Tradition und Kontinuität bedachte formale Haltung repräsentieren. Das Formenideal für das Eine konnte also, musste aber nicht mit dem Formenideal für das Andere übereinstimmen.

Ein wesentlicher Aspekt der Formenfindung für den Pariser Platz war somit die Frage, welche Rolle respektive Bedeutung ihm innerhalb eines Entwurfes beigemessen wurde. Sollte er primär Zeugnis des historischen Zentrums sein oder ideell und ästhetisch vorrangig Bestandteil der zu entwickelnden Geschäftsstraße? In den untersuchten Wettbewerbsbeiträgen finden sich hierzu sowohl die Maximalpositionen wieder – Kompletterhalt bzw. vollständige Überformung – als auch zahlreiche Versuche der Vermittlung durch moderaten Umbau. Bemerkenswert ist dabei zum einen die Gleichzeitigkeit dieser unterschiedlichen Positionierungen. Im Kontext der gestellten Aufgabe erschien offenbar das gesamte Spektrum des baulichen Umgangs mit dem Pariser Platz vorstellbar und im Auge der Verfasser jeweils angemessen. Zum anderen ist aber auch der Umstand bemerkenswert, dass dieser Umgang eben nicht zwingend abhängig war vom Formenideal für die zu planende Geschäftsstraße Unter den Linden. Die ohnehin problematische

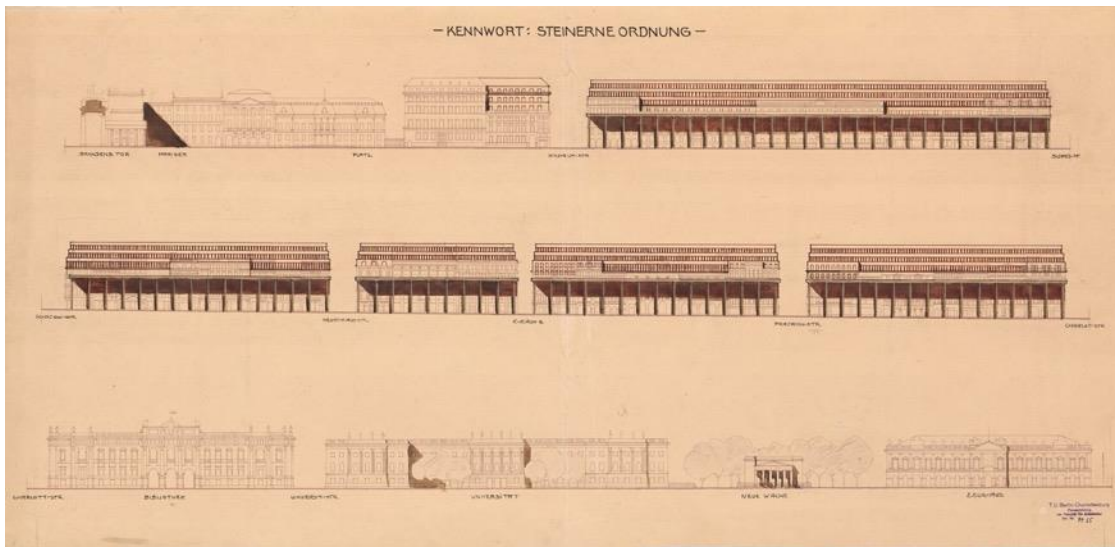


Abb. 76: Max Heinrich („*Steinerne Ordnung*“), Fassadenabwicklung der Nordseite zwischen Zeughaus und Pariser Platz

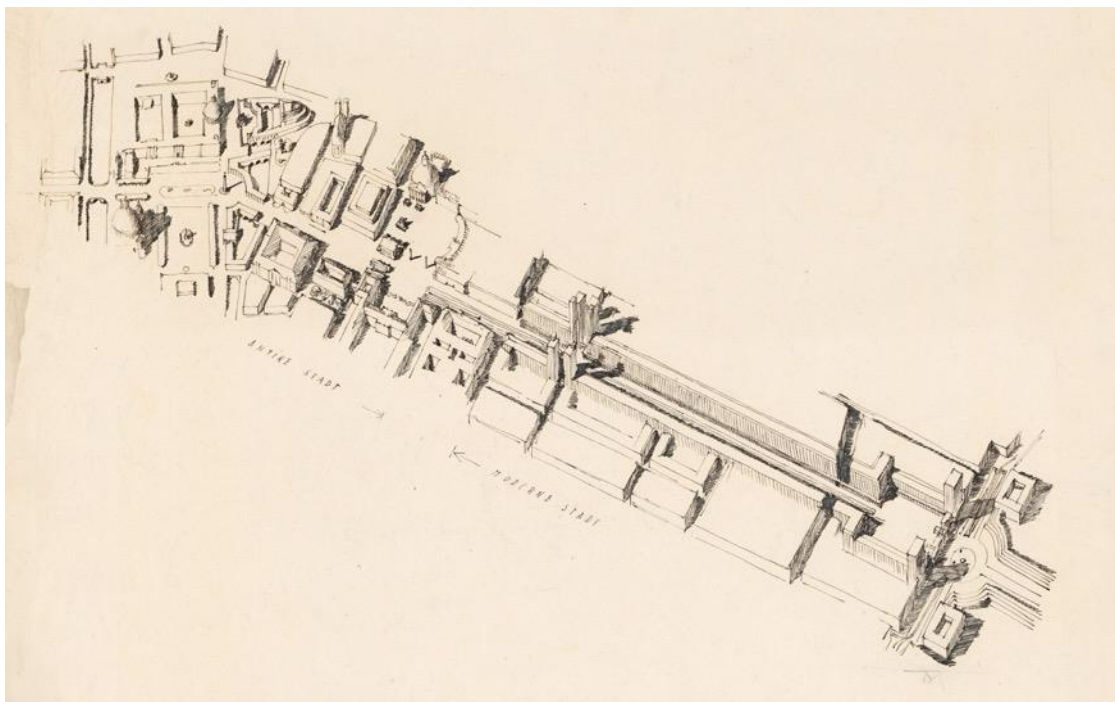


Abb. 77: Hermann Hilliker („*Camillo Sitte*“), Isometrische Ansicht der Gesamtanlage mit der Einteilung in „*Antike Stadt*“ und „*Moderne Stadt*“

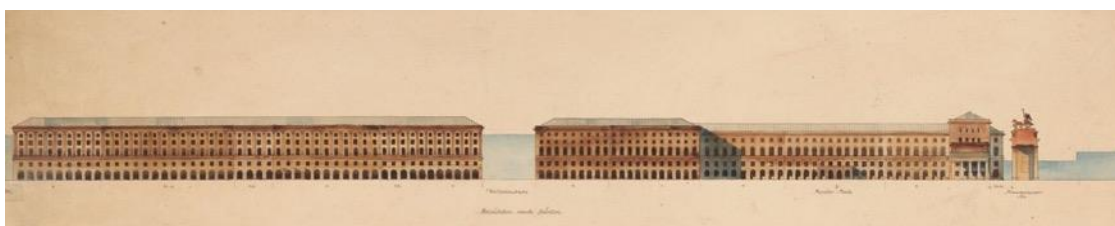


Abb. 78: Walter Wolff und Carl Lange („*Denk daran*“), Fassadenabwicklung der Südseite im westlichen Abschnitt mit Pariser Platz

Pauschalzuordnung zu Kategorien wie *modern* oder *traditionalistisch* erweist sich mit Blick auf die beinhalteten Vorschläge für den Pariser Platz daher als untauglich. Denn wie unter anderem am Beispiel des Entwurfs von van Eesteren gezeigt, konnte ein durchgreifender *moderner* Umbau der Straße Unter den Linden durchaus mit dem *traditionalistischen* Bewahren des Pariser Platzes einhergehen.

Sucht man vor diesem Hintergrund so etwas wie ein verbindendes Formenideal der entwurflich breit gefächerten Wettbewerbsbeiträge, ist dieses am ehesten in den Aspekten *Ordnung* und *Einheitlichkeit* zu finden. Sie bildeten nicht nur eines der wiederkehrenden Hauptthemen in den untersuchten Erläuterungsberichten, auch den zeichnerischen Darstellungen ist das Bestreben anzusehen, den bearbeiteten Stadtraum auf städtebaulicher wie architektonischer Ebene gestalterisch zu ordnen und zu vereinheitlichen. Ersteres bezog sich beispielsweise darauf, das Gesamtensemble in räumliche Abschnitte zu unterteilen, um die verschiedenen Funktionen und Bedeutungsebenen klarer in Erscheinung treten zu lassen. So wurde der Bereich zwischen Charlottenstraße und Wilhelmstraße in den Entwürfen von Cornelis van Eesteren („*Gleichgewicht*“) und Max Heinrich („*Steinerne Ordnung*“) als Geschäftsstraße definiert, die sich dementsprechend auch baulich von den historisch belassenen Kopfstücken im Osten und Westen unterscheidet.²⁵⁶ Auf den Zeichnungen von Hermann Hilker („*Camillo Sitte*“) ist sogar eine Unterteilung in „*Moderne Stadt*“ und „*Antike Stadt*“ eingetragen, wobei der Pariser Platz interessanterweise in den baulich neu gefassten ‚modernen‘ Teil einbezogen wird.²⁵⁷ Diese Bildung räumlicher Abschnitte kann, eingedenk der entsprechenden Zuordnung des Pariser Platzes, als eine Strategie gelesen werden, die konträr gelagerten funktionalen Anforderungen und inhaltlichen Bedeutungsaufladungen innerhalb des bearbeiteten Stadtraums ästhetisch in Einklang zu bringen.

Eine zweite Strategie, die diesbezüglich zu erkennen ist, steht in engem Zusammenhang mit dem Ordnungsgedanken, akzentuierte jedoch verstärkt den Aspekt der Vereinheitlichung. Wie zuvor zitiert, gingen etwa Walter Wolff und Carl Lange („*Denk daran*“) sowie das Büro Bielenberg & Moser („*2000*“) in ihren Erläuterungsberichten dezidiert auf die Bedeutung der jeweils vorgeschlagenen einheitlichen Fassadensysteme ein. In traditionsbetonter Haltung über einer durchgehenden Arkade aufgebaut, ging es ihnen offenbar darum, eine bauliche Form zu finden, die sowohl für die Geschäftsstraße als auch den ‚Prachtboulevard‘ tauglich erscheint. Der Pariser Platz wird dabei mit geringer Variation des Grundmusters einbezogen, so dass eine gestalterische Gesamtheit entsteht. Weniger vermittelnd muten hingegen eine Reihe anderer Entwürfe an, wo die ästhetische Vereinheitlichung eindeutig von den neuen Baustrukturen der modernen

²⁵⁶ Vgl. Aus dem Entwurf mit dem Kennwort „*Camillo Sitte*“. in: *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 11, S. 35; Zeichnungsblatt Max Heinrich, TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7952-1

²⁵⁷ Vgl. Zeichnungsblatt Hermann Hilker (sic!), TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7930

Geschäftsstraße ausgeht, in die der Pariser Platz unterschiedslos eingeschlossen wird. Neben dem bereits erwähnten Beitrag von Hermann Hilliker, können diesbezüglich zum Beispiel die Entwürfe von Rudolf Wondraczek („*Pro domo et mundo*“) und Oswald Haerdtl („*Blau-gelb*“) genannt werden. Die drastischste Variante dieser Form der Vereinheitlichung lieferte jedoch Ludwig Scheurer („*2000*“), der für den gesamten bearbeiteten Bereich eine grundsätzlich andere städtebauliche Struktur und Architektur vorschlug. Subtiler fiel die Vereinheitlichung in Entwürfen wie dem von Georg Salzmann („*Schinkels Geist und Berliner Stil*“) aus, wo den Geschäftsbauten im Kernbereich ‚der Linden‘ eine hohe überdeckte Pfeilerstellung und den erhaltenen Bestandsgebäuden am Pariser Platz eine Säulenreihe dorischer Ordnung vorgesetzt ist, die sich am Brandenburger Tor orientiert. Die Variation des Typus Kolonnade bildet somit das verbindende Element, bei gleichzeitig sichtbarer Unterscheidung der funktional und ideell andersartig bestimmten Bereiche. Ebenfalls unter dem Aspekt der ästhetischen Vereinheitlichung zu sehen ist schließlich auch der Wettbewerbsbeitrag von Alexander Klein und Ernst Serck („*Monumentalstrasse Unter den Linden*“), die sich im Wesentlichen darauf beschränkten, beidseitig vor den Straßenfronten dicht geschlossene Baumreihen zu platzieren. Diese sollten, wie im Erläuterungsbericht ausgeführt, die nicht zuletzt durch fehlende Regulierung gewachsene Heterogenität der Bebauung verdecken.²⁵⁸

Dass Ordnung und Vereinheitlichung in der beschriebenen Art und Weise übergreifend als inhaltliche Leitmotive feststellbar sind, dürfte dabei mindestens zum Teil durch die publizistische Begleitung der Wettbewerbsausschreibung beeinflusst gewesen sein. Denn nachdem diese im Heft Nr. 5/6 der Zeitschrift *Städtebau* veröffentlicht worden war, erschienen in der nachfolgenden Ausgabe mehrere Beiträge, die deutlich die Haltung der Auslobenden – vor allem von Werner Hegemann – zu wesentlichen gestalterischen Aspekte erkennen ließen und somit gleichsam die Tonart setzten für die Vorschläge zur Entwicklung ‚der Linden‘. Ein Artikel etwa widmete sich dem Opernplatz und kritisierte das Gebäude der Königlichen Bibliothek, zeigte aber auch eine Fotografie der Höhendifferenz zwischen Preußischer Staatsbibliothek und Universitätsgebäude an der Straße Unter den Linden, versehen mit der Bildunterschrift: „*Die ehrfurchtlose Überschreitung des Palais Prince Henri (rechts, heute Universität, ein Hauptmitglied des Friedrichsforums) durch die Staatsbibliothek, eines der peinlichsten Beispiele des taktlosen ‚Eklekticismus‘.*“²⁵⁹ Ein weiterer Beitrag thematisierte die städtebauliche Verwandtschaft sowie die qualitativen Unterschiede der großen Westachsen von Berlin und Paris.²⁶⁰ Der ausführlichste und in diesem Kontext sicher wichtigste Artikel allerdings war mit *Die Straße als Einheit* überschrieben und zeigte oberhalb des Titels eine Abbildung von Friedrich Weinbrenners Entwurf

²⁵⁸ Vgl. Erläuterungsbericht Kennwort: ‚Monumentalstrasse Unter den Linden‘, S. 6 f., TU Berlin Architekturmuseum Inv. Nr. 7960

²⁵⁹ Der Berliner Opernplatz. in: *Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 5/8, S. 83

²⁶⁰ Vgl. Westachsen. in: ebd., S. 86 f.

für die Lange Straße in Karlsruhe.²⁶¹ Eingeleitet mit der Anmerkung, dass eine schlimmere Form als die gegenwärtige kaum gedacht werden könne, wird zunächst auf die ‚feierliche Einheitlichkeit‘ mittelalterlicher Städte sowie die demgegenüber verhältnismäßig große Unruhe der Straßenfronten entlang ‚der Linden‘ verwiesen. Diese käme umso mehr zum Tragen, da die ehemals dichten Baumreihen als prägendes Element des Stadtraums bereits stark gelichtet seien und ihr Fortbestand ohnehin fraglich wäre. Es folgen dann ein grundsätzliches Plädoyer für die planmäßige Ordnung, die entgegen der ‚romantischen Demagogie‘ keinesfalls allein baulicher Ausdruck des feudalen Absolutismus sei, sowie die Thematisierung mehrerer Beispiele städtebaulicher und architektonischer Einheitlichkeit. Angeführt werden, durch entsprechende Skizzen und Fotografien illustriert, unter anderem der Prinzipalmarkt in Münster, die Arkadenstellungen von Bologna sowie die Rue de Rivoli und das Palais Royale in Paris.²⁶² Abschließend diskutiert der Beitrag Anwendungsmöglichkeiten vorgesetzter Arkaden- oder Pfeilerhallen im Geschäftshausbau sowie den Einsatz von Aufstockungen, die von der Bauflucht zurückgezogen sind, um die Einhaltung historisch bedingter Höhenlinien mit der Notwendigkeit größer Grundstückausnutzung zu verbinden.

Obschon nicht letztgültig zu belegen, legen die zum Wettbewerb eingereichten Entwürfe nahe, dass sich viele Teilnehmer in erheblichem Maß an dieser Vorlage orientiert haben. Dies gilt vor allem für die übergeordneten Aspekte Ordnung und Vereinheitlichung, aber ebenso für konkrete bauliche Elemente wie die Ausbildung von Staffelgeschossen oder den Einsatz von Arkaden bzw. Kolonnaden.²⁶³ Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der Wettbewerb explizit an die Bezieher der beiden auslobenden Zeitschriften richtete und dem programmatischen Beitrag *Die Straße als Einheit* zudem die Erklärung vorangestellt war, dass hier im Auftrag des Preisgerichts einige der Gedanken erläutert würden, die den Ausschlag zur Festlegung ‚der Linden‘ als Aufgabe gegeben haben.²⁶⁴ Somit wäre es umso verständlicher, wenn Teilnehmer diese Ansätze mehr oder minder direkt aufgegriffen hätten. Und es verwundert wiederum nicht, dass insbesondere die prämierten Wettbewerbsbeiträge mit ihnen in großer Übereinstimmung stehen.

Weitergehend zum Formenideal oder zur Formentradition der Gesamtentwürfe für die Straße Unter den Linden soll im Rahmen dieser Untersuchung lediglich festgehalten werden, dass hier

²⁶¹ Vgl. *Die Straße als Einheit*. in: ebd., S. 95 ff.

²⁶² Vieles hat Hegemann dabei anscheinend aus dem Kapitel *Architectural Street Design* seines 1922 veröffentlichten Städtebau-Handbuchs *The American Vitruvius* übernommen. Vgl. Werner Hegemann and Elbert Peets: *The American Vitruvius. An Architects' Handbook of Civic Art*, New York 1922, S. 151 ff.

²⁶³ Hegemann selbst räumte ein, dass er deren Verwendung durch seinen mit der Ausschreibung veröffentlichten Text vielleicht zu sehr empfohlen habe. Auch in der zeitgenössischen Rezeption taucht diese Einschätzung auf. Vgl. Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 10. Jg., 1926, Heft 2, S. 66; Vergangenheit und Zukunft der Straße ‚Unter den Linden‘. in: *Deutsches Bauwesen*, 2. Jg., Nr. 13, S. 126

²⁶⁴ Vgl. *Die Straße als Einheit*. in: *Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 5/8, S. 95 ff.

eine große Bandbreite damaliger städtebaulicher und architektonischer Positionen repräsentiert ist. So scheinen eine ganze Reihe von Beiträgen in eher traditionsbetonter Haltung an Ideen wie eben Friedrich Weinbrenners Arkaden-Entwurf für Karlsruhe oder an gebaute Beispiele wie die Rue de Rivoli in Paris anzuknüpfen.²⁶⁵ Andere Entwürfe tendieren vor allem in der Architektur zu modernen respektive modernistischen Formen oder zeigen Ähnlichkeiten zu avantgardistischen städtebaulichen Konzepten wie der *Hochhausstadt* von Ludwig Hilberseimer. Eingedenk der verschiedenen Zwischentöne mit jeweils individueller Ausprägung und Qualität wäre eine diesbezüglich vertiefende Aufarbeitung des Linden-Wettbewerbs fraglos wünschenswert, sie würde im Kontext der vorliegenden Arbeit und des formulierten Erkenntnisinteresses jedoch zu weit führen.²⁶⁶

Auch bezüglich des hier thematisierten Umgangs mit dem Pariser Platz ist diese große Bandbreite festzustellen und äußert sich, wie bereits dargestellt, in Vorschlägen, die vom vollständigen Erhalt des Platzes und seiner Umbauung in der bestehenden Form über verschiedene Abstufungen der baulichen Modifikation bis hin zur völligen Neugestaltung reichen. Wie ebenfalls bereits erläutert, handelte es sich dabei, unabhängig von der formalen Grundausrichtung der Wettbewerbsbeiträge, jeweils um konzeptionelle Ansätze, die ein städtebaulich geordnetes und konsistenteres Erscheinungsbild des Stadtraums zum Ziel hatten. Wo in diesem Bestreben Umgestaltungen des Pariser Platzes vorgeschlagen wurden, geschah dies primär mit einer Annäherung bzw. Angleichung der Platzumbauung an die für den Kernbereich ‚der Linden‘ vorgesehene Architektur. Insofern spiegeln die verschiedenen Gestaltfassungen für den Pariser Platz letztlich das breite formale Spektrum, das insgesamt in den Wettbewerbsbeiträgen vertreten ist. Wie für die Gesamtaufgabe, kann somit auch für diesen Teilbereich nicht eine bestimmende Formentradition benannt werden, sehr wohl aber die – in unterschiedlicher Ausprägung umgesetzte – ästhetische Vereinheitlichung als übergreifendes Formenideal.

Im Vergleich mit der Thematisierung des Pariser Platzes um 1910, lassen sich diesbezüglich sowohl Parallelen als auch qualitative Unterschiede erkennen. Schon damals existierte die Frage nach einer adäquaten gesamtheitlichen Gestaltung des Platzes (Vgl. Kap. 2.2.4). Ein Aspekt war dabei das Nebeneinander barocker, klassizistischer sowie historistischer Gebäude, deren divergierende Architektur zudem mit unterschiedlichen Bauhöhen einherging. Beides stand in offensichtlichem Gegensatz zu dessen Charakter und Bedeutung. Ein zweiter Aspekt galt der würdigen Fassung respektive Flankierung des Brandenburger Tores. Die konkrete Entwurfs-

²⁶⁵ Der Erläuterungsbericht von Walter Wolff und Carl Lange nennt beispielsweise explizit die Rue de Rivoli in Paris. Vgl. Erläuterungsbericht Kennwort: ‚Denk daran‘, o.S. (S.4), TU Berlin, Architektur-museum, Inv. Nr. 7935

²⁶⁶ Bemerkenswerterweise liegt bis dato keine Monographie zu diesem Wettbewerb vor, was für die Architektur- und Stadtbaugeschichte der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in Deutschland ein erhebliches Forschungsdesiderat darstellt.

aufgabe beschränkte sich 1906/07 allerdings auf die Neugestaltung der westlichen Platzseite und die entwickelten Vorschläge bezogen sich in weitgehendem Konsens auf die barocke oder die klassizistische Formentradition des unmittelbaren Ortes. 1925 erfolgte die Bearbeitung des Pariser Platzes im Kontext einer räumlich sehr viel weiter gefassten sowie inhaltlich anders gelagerten Aufgabe. Die vielfach feststellbare ästhetische Vereinheitlichung des Platzes lässt sich daher zu großen Teilen auf die Ausrichtung eben dieser Gesamtaufgabe zurückführen. Gleichwohl bleibt sie als deutliche Tendenz im Umgang mit dem Pariser Platz unverkennbar. Einen qualitativen Unterschied zur früheren Zeitebene stellt hingegen der Umstand dar, dass sie nunmehr vor dem Hintergrund einer sehr viel größeren Spreizung städtebaulicher wie architektonischer Gestaltvorstellungen erfolgte. Die ästhetische Vereinheitlichung rekurrierte 1925 nicht mehr allein auf die Formentradition bzw. Baugeschichte des Ortes, sondern ging deutlich darüber hinaus und nahm entsprechend vielfältige bauliche Ausdrucksformen an.

Eine weitere Parallele im Umgang mit dem Pariser Platz besteht hinsichtlich jenes Aspektes, der in Adaption des bekannten Buchtitels mit *Platz und Monument* bezeichnet werden kann.²⁶⁷ Er bezieht sich auf das Verhältnis zwischen der auf Homogenität und Geschlossenheit angelegten Raumbildung einerseits und dem Sonderelement Brandenburger Tor andererseits sowie auf die entwurfliche Auseinandersetzung mit diesem Spannungsverhältnis. So war die etwaige Freistellung des Torbaus seit den 1890er Jahren ein wiederkehrendes Thema in der Beschäftigung mit dem Pariser Platz (Vgl. Kap. 2.2.3). Die verschiedenen Einlassungen suchten dabei, der herausgehobenen ideellen Bedeutung des Brandenburger Tores baulich zu entsprechen, indem man es physisch aus der übrigen Platzbebauung herauslöst und solitär als Monument in Erscheinung treten lässt. Andere wiederum argumentierten vehement für die räumliche Geschlossenheit, da diese nicht nur ein inhärentes Charakteristikum des Pariser Platzes sei, sondern auch sinnstiftend für den Torbau. Während die prämierten Beiträge im Wettbewerb von 1906/07 die Geschlossenheit wahrten und das Brandenburger Tor als ‚Primus inter Pares‘ behandelten, öffneten die im Nachgang vorgestellten Entwürfe von Ernst von Ihne (1908) sowie Paul Wallot (1909/10) den Platz und stellten das Tor frei.

Im Kontext einer anderen Aufgabenstellung und ohne konkrete Freistellungsdebatte, begegnen diese Ansätze auch im Jahr 1925. Von denjenigen Beiträgen, die bauliche Maßnahmen am Pariser Platz vorsahen, waren es beispielsweise die Entwürfe von Bielenberg & Moser („2000“) oder Rudolf Wondraczek („*Pro domo et mundo*“), welche einen geschlossenen Platz in einheitlich neuer Architektur zeigen. Die Sonderstellung kommt hier dadurch zum Ausdruck, dass allein der Torbau in bestehender Form erhalten bleibt. Walter Wolff und Carl Lange („*Denk daran*“) führten

²⁶⁷ Vgl. Albert Erich Brinckmann: *Platz und Monument. Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst in neuerer Zeit*, Berlin 1908

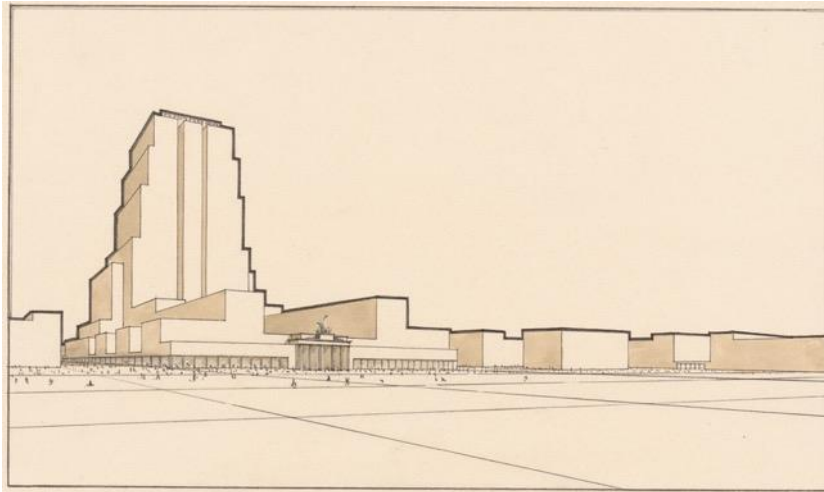


Abb. 79: Erich Karweik („Ganze Arbeit“), Perspektive von Westen

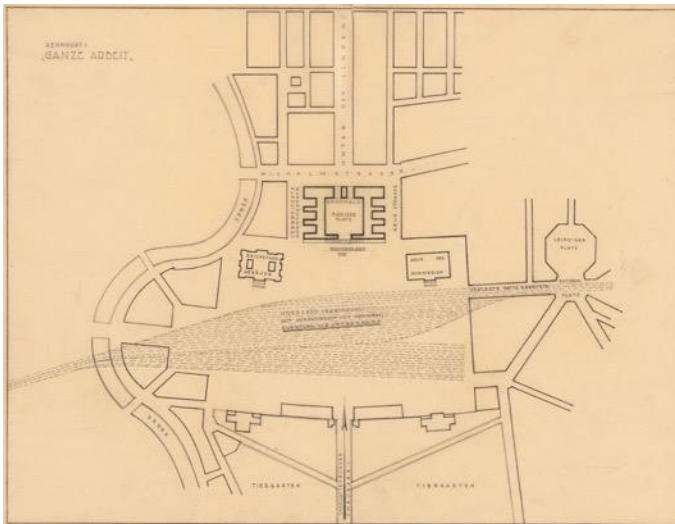


Abb. 80: Erich Karweik, Lageplan mit Pariser Platz



Abb. 81: Ludwig Scheurer („2000“), Blick über den Pariser Platz in Richtung Westen

dazu im Erläuterungsbericht aus, ihre für den Straßenzug entworfenen Fassadentypen hielten sich „am Pariser Platz frei von Formen, die die Säulenarchitektur des Tores beeinträchtigen könnten“.²⁶⁸ Ihr Vorschlag, die Seitenhallen sowie die beiden Gebäude der westlichen Platzseite nach innen zu versetzen, um zusätzliche Durchwegungen zu schaffen, enthält jedoch eine interessante Variante der Torfreistellung, die mindestens optisch die Geschlossenheit des Pariser Platzes wahrt. Gewissermaßen ‚klassisch‘ freigestellt zeigt sich das Brandenburger Tor im Beitrag mit dem Kennwort „Entwicklung“. Die beiden pylonenartigen Gebäude an der geöffneten Platzfront erinnern dabei an Einlassungen von 1906/07, die in ähnlicher Weise versuchten, den Torbau zusätzlich in Szene zu setzen (Vgl. Abb. 23, 30).

Im Zusammenhang der Aufgabe von 1925 begegnen allerdings auch neue Varianten des Umgangs mit dem Brandenburger Tor. Eine davon ist die Translozierung des Mittelteils mit den fünf Durchfahrten. Der Beitrag von Hans Cürlis und Walter Türck („Forum“) verschiebt diesen nach Westen, an den Auftakt der Charlottenburger Chaussee (heute: Straße des 17. Juni). Im Entwurf „Ecco“ hingegen findet sich der Torso des Brandenburger Tores am östlichen Eingang des Pariser Platzes wieder, der stattdessen mit einer zentralen Schmucksäule besetzt und mit einem westlich vorgelagerten neuen Platz zu einem räumlichen Ensemble verbunden ist. Hier wird die Behandlung des Tores als Monument, das seiner ursprünglichen Funktion und Sinnstiftung enthoben ist, besonders deutlich. Eine weitere neue Variante im Umgang mit dem Brandenburger Tor zeigt sich in den Entwürfen von Oswald Haerdtl („Blau-gelb“) und Erich Karweik („Ganze Arbeit“), die es nicht freistellen, sondern sogar über das bestehende Maß hinaus einbauen. In beiden Fällen ersetzt die neue Umbauung des Pariser Platzes auch die Seitengebäude und Seitenhallen des Tores. Erhalten bleibt jeweils nur der Mittelteil, der im Entwurf von Haerdtl zudem nur zum Pariser Platz hin sichtbar ist. Die Art und Weise der baulichen Einfassung mit Architekturformen, die hier erkennbar vor allem der aktuellen Zeit bzw. der Zukunft Ausdruck geben sollen, verleiht dem auf seinen Mittelteil reduzierten Brandenburger Tor dabei die Anmutung einer Spolie. Im Gegensatz zum wiederkehrenden Phänomen des Freistellens, stellt dieser konträre Ansatz eine bemerkenswerte neue Qualität dar. Gleiches gilt schließlich auch für den vollständigen Abriss, wie er im Beitrag von Ludwig Scheurer („2000“) vorgesehen war. Ein entwurflicher Bezug zum Brandenburger Tor kann hier allenfalls in der Dimensionierung der Platzöffnung sowie ihrer vertikal gegliederten Überbauung vermutet werden. Die gleiche bauliche Ausbildung sah Scheurer allerdings auch für den östlichen Abschluss ‚der Linden‘ vor, so dass es ihm wohl eher um die Neuinterpretation einer Torsituation und weniger um die Referenz zum historischen Bauwerk ging.²⁶⁹

²⁶⁸ Erläuterungsbericht Kennwort: ‚Denk daran‘, o.S. (S.4), TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7935

²⁶⁹ Vgl. Zeichnungsblatt Linden-Wettbewerb Kennwort ‚2000‘, TU Berlin, Architekturmuseum, Inv. Nr. 7854

Der Pariser Platz erfährt in einigen dieser Beiträge ebenfalls eine grundsätzliche städtebauliche Umdeutung. Die räumliche Verknüpfung mit einem neuen vorgelagerten Platz etwa, wie sie unter anderem im Entwurf „*Ecco*“ vorgeschlagen wird, relativiert nicht nur die bis dato prägnante Geschlossenheit des Pariser Platzes, sondern ebenfalls dessen Stellung als klar definierter Auftakt oder Abschluss des Straßenzugs Unter den Linden.²⁷⁰ Er nimmt hier – in gänzlich anderer formaler Ausprägung auch im Entwurf von Ludwig Scheuerer – eher den Charakter einer platzartigen, vom Durchgang bestimmten Aufweitung an. Eine andere Form der städtebaulichen Umdeutung zeigt sich im Entwurf von Erich Karweik („*Ganze Arbeit*“), wo der Pariser Platz, von der Straße Unter den Linden räumlich separiert, nun gleichsam den Innenhof eines großen zusammenhängendes Baublocks bildet, aus dem an der Ostseite ein gestaffeltes Hochhaus emporwächst. Auch dies stellt einen entwurflichen Ansatz dar, der in der Baugeschichte des Pariser Platzes ohne Vorbild ist.

3.2.5 Kriterien der zeitgenössischen Kritik in der Bewertung der Entwürfe

Gemessen an der Prominenz des bearbeiteten Stadtraums sowie am inhaltlichen Anspruch der Aufgabe, riefen die Ergebnisse des Wettbewerbs, die vom 26. Oktober bis zum 7. November 1925 im Gebäude des Ernst Wasmuth Verlags ausgestellt wurden, nur eine geringe Resonanz in der Fachöffentlichkeit hervor. Im Wesentlichen erfolgte die Berichterstattung über die beiden auslobenden Zeitschriften *Wasmuths Monatshefte für Baukunst* und *Städtebau*, wo im Verlauf des Jahres 1926 insgesamt vier Artikel zum Wettbewerb erschienen.²⁷¹ Sie stellten einen Großteil der eingereichten Arbeiten mittels ausgewählter Zeichnungen sowie Auszügen aus den Erläuterungsberichten vor und enthielten mehrere thematisch angegliederte Aufsätze. Um die zuvor nicht berücksichtigten Wettbewerbsbeiträge ergänzt, wurden diese vier Artikel Anfang 1927 vom Ernst Wasmuth Verlag, wo die beiden Zeitschriften erschienen, als zusammenfassender Sonderdruck publiziert.²⁷² Darüber hinaus lassen sich lediglich drei Beiträge anderer Fachzeitschriften ermitteln, die zur Aufgabe und zum Ergebnis des Wettbewerbs Stellung nahmen, zwei weitere beschränkten sich auf unkommentierte Abdrucke von bereits zuvor veröffentlichtem Material.²⁷³ Auf diesen überschaubaren publizistischen Niederschlag sei hier vorab hingewiesen.

²⁷⁰ Legt man die auch im Bildprogramm von Brandenburger Tor, Neuer Wache, Zeughaus und Schlossbrücke ausgedrückte Bedeutungsebene als ‚via triumphales‘ Preußens zu Grunde, bildet der Pariser Platz den Auftakt.

²⁷¹ Vgl. Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 10. Jg., 1926, Heft 2, S. 61 ff.; *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 2, S. 24 ff., Heft 9/10, S. 160 ff., Heft 11, S. 176 ff.

²⁷² Vgl. *Unter den Linden 1680 bis 1980. Ergebnisse des Wettbewerbs: „Wie soll Berlins Hauptstrasse sich im 20. Jahrhundert gestalten“?*, hrsgg. von Werner Hegemann, Berlin o. J. (1927)

²⁷³ Vgl. Wie soll Berlins Hauptstraße ‚Unter den Linden‘ sich im Laufe des 20. Jahrhundert gestalten? in: *Deutsche Bauzeitung*, 59. Jg., 1925, Nr. 87, Beilage Stadt und Siedlung Nr. 22, S. 176; Ideenwettbewerb zur Umgestaltung der Straße ‚Unter den Linden‘. in: ebd., Nr. 98, Beilage Wettbewerbe Nr. 12, S. 89 ff.;

Das Protokoll der Preisgerichtssitzungen mit den Beurteilungen der prämierten Einreichungen wurde in der Novemberausgabe 1925 von *Wasmuths Monatsheften für Baukunst* veröffentlicht.²⁷⁴ Ziel des Wettbewerbs war es demnach, Anregungen zu gewinnen, die auf beispielhafte Art und Weise grundsätzliche Ansätze zur Lösung der gestellten Aufgabe aufzeigen. Dies wurde allerdings vom Beschluss der Preisrichter flankiert, dass die historischen Gebäude am östlichen Kopf ‚der Linden‘ sowie das Brandenburger Tor zu schützen sind und im Zuge des künftigen Ausbaus möglichst wirkungsvoll zur Geltung kommen sollen. In dieser richtungsweisenden Prämisse zeigt sich ein erster maßgeblicher Aspekt, den das Preisgericht seiner Bewertung der Entwürfe zu Grunde legte. Zum Siegerentwurf von Cornelis van Eesteren („*Gleichgewicht*“) urteilte sie dementsprechend, dieser versuche einen Ausgleich zwischen dem Erhalt künstlerischer und historischer Werte und „den aufstrebenden Werten des 20. Jahrhunderts“. ²⁷⁵ Als weitere relevante Aspekte erwähnen die Beurteilungstexte die Gestaltung des Straßenprofils, die Baumassenverteilung und die Bauhöhen entlang ‚der Linden‘ sowie Lösungen für einheitliche Fassadensysteme. Sie alle können unter dem Ansinnen gefasst werden, eine städtebauliche und architektonische Form für den benannten Ausgleich zwischen *Alt* und *Neu*, zwischen *historischem Zentrum* und *Geschäftszentrum* zu finden. Der Pariser Platz wird im Protokoll des Preisgerichts nur an zwei Stellen erwähnt. Zum zweitplatzierten Entwurf von Walter Wolff und Carl Lange („*Denk daran*“) heißt es, dass die vorgeschlagene Umgestaltung – das Abrücken der Seitenhallen vom Brandenburger Tor und Versetzen der flankierenden Gebäude – die Verkehrsschwierigkeiten nicht ausreichend behebe. Da sich unter den sieben prämierten Arbeiten nur diese eine befindet, die ein partielles oder gänzlich Freistellen des Tores vorschlägt, scheint es so, dass die Preisrichter derartige Ansätze grundsätzlich kritisch sahen und mit der Preisvergabe ein Votum für die Geschlossenheit des Pariser Platzes und den vollständigen Erhalt des Brandenburger Tores abgaben. Die zweite Erwähnung bezieht sich auf den Entwurf von Alexander Klein und Ernst Serck („*Monumentalstraße Unter den Linden*“), wo man zwar die Entfernung der bestehenden Grünflächen auf dem Platz goutierte, aber den zentral gesetzten Brunnen ablehnte.

In den vier umfangreichen Beiträgen der auslobenden Zeitschriften wurden die abgedruckten Entwurfszeichnungen größtenteils durch Auszüge aus den jeweiligen Erläuterungsberichten begleitet.²⁷⁶ Nur in wenigen Fällen finden sich Kommentierungen zu einzelnen Arbeiten. Sie

‚Unter den Linden‘. Ausgang des Wettbewerbs, in: *Deutsche Bauhütte*, 29. Jg., 1925, Nr. 24, S. 313 f.; Vergangenheit und Zukunft der Straße ‚Unter den Linden‘. in: *Deutsches Bauwesen*, 2. Jg., Nr. 13, S. 121 ff.; Die Umgestaltung der Strasse ‚Unter den Linden‘. in: *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit*, 8. Jg., 1927, Nr. 3, S. 59 f.

²⁷⁴ Vgl. Entscheidung des Preisgerichts im Wettbewerb: „Wie soll Berlins Hauptstrasse ‚Unter den Linden‘ sich im Laufe des 20. Jahrhunderts gestalten?“ in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 9. Jg., 1925, Heft 11, S. 497 f.

²⁷⁵ Ebd., S. 497

²⁷⁶ Vgl. Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 10. Jg., 1926, Heft 2, S. 61 ff.; *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 2, S. 24 ff., Heft 9/10, S. 160 ff., Heft 11, S. 176 ff.

entsprechen hinsichtlich der thematisierten Aspekte und der geäußerten Kritik im Wesentlichen dem, was bereits in der Beurteilung des Preisgerichts zum Ausdruck kam. In Anbetracht der tragenden Rolle, die der Schriftleiter beider Zeitschriften und maßgebliche Initiator des Wettbewerbs, Werner Hegemann, auch innerhalb der Jury eingenommen habe dürfte, ist diese Übereinstimmung allerdings naheliegend. Gemäß der Wettbewerbsaufgabe standen auch hier Aspekte im Vordergrund, die den bearbeiteten Stadtraum im Ganzen betreffen. So diskutierten die einführenden Texte beispielsweise den Erhalt der namensgebenden Linden, die Verkehrs-entlastung des Straßenzugs durch eine Verlängerung der Französischen Straße durch die Ministergärten oder die Frage, in welcher Form Arkaden ein geeignetes Mittel zur Vereinheitlichung der Fassaden und zur Rettung der städtebaulichen Würde des Boulevards sein könnten.²⁷⁷ Die wenigen Kommentare zu einzelnen Wettbewerbsbeiträgen konzentrierten sich darüber hinaus vor allem auf das Thema der Bauhöhen und Baumassenverteilung. Zum Beitrag von Cornelis van Eesteren etwa schrieb Werner Hegemann, er habe sich primär deshalb für diesen Entwurf eingesetzt, „weil ein vielleicht brauchbares und wirtschaftlich aussichtsreiches Mittel empfohlen wird, die Höhe der Privatgebäude längs der ‚Linden‘ auf vier Geschosse herabzudrücken“.²⁷⁸ Andere Teilnehmer, die Hochhäuser in der Bauflucht oder Autoschnellstraßen vorschlugen, hätten sich hingegen nicht gescheut, auch die Reste der noch bestehenden Eigenart der Straße Unter den Linden zu opfern und dies sogar als notwendig oder wünschenswert erklärt. Der entwurfliche Umgang mit dem Pariser Platz wurde wiederum nur in zwei Fällen konkret kommentiert. Zum einen betraf dies den zweitplatzierten Beitrag von Walter Wolff und Carl Lange, dem erneut attestiert wurde, dass allein das „*kühne Versetzen der Seithallen*“ am Brandenburger Tor für die Verkehrs-entlastung nicht ausreichend sei.²⁷⁹ Zum Entwurf von Erich Karweik („*Ganze Arbeit*“) heißt es, dieser habe wegen seiner Kühnheit zwar großen Beifall bei Laien erfahren, im Preisgericht wäre jedoch „*die Herabdrückung (ins Zwergenhafte) des Brandenburger Tores [und] die völlige Abänderung des zu schützenden Pariser Platzes*“ beanstandet worden.²⁸⁰

Hier kommt noch einmal sehr deutlich zum Ausdruck, dass für den Pariser Platz und das Brandenburger Tor die Prämisse galt, die überkommenen Ausprägung zu erhalten, mindestens aber die städtebaulich charakteristische Geschlossenheit des Platzes sowie die historisch und baukünstlerisch determinierte Stellung des Brandenburger Tores als ‚Primus inter Pares‘ zu wahren. Beides erscheint in den Ausführungen der auslobenden Zeitschriften als das wichtigste Kriterium. Erst an zweiter Stelle folgte offenbar die architektonische Vereinheitlichung am Pariser

²⁷⁷ Vgl. Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 10. Jg., 1926, Heft 2, S. 61 ff.

²⁷⁸ Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 2, S. 25

²⁷⁹ Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 9/10, S. 161

²⁸⁰ Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 10. Jg., 1926, Heft 2, S. 72

Platz, die in den Kommentierungen nicht explizit zur Sprache kommt. In einem der einleitenden Texte ist lediglich angemerkt, dass auch Baumpflanzungen vor den (bestehenden) Gebäuden hier ein Beitrag zur Verbesserung der einheitlichen Wirkung sein könnten.²⁸¹

Die weiteren Besprechungen thematisierten prinzipiell bereits aufgeführten Aspekte, die den bearbeiteten Stadtraum im Ganzen betrafen. Die Bewertung des Wettbewerbs und seiner Ergebnisse fiel allerdings unterschiedlich aus. So betonte die *Deutsche Bauzeitung* die Dringlichkeit der Initiative, da durch bereits erfolgte sowie noch geplante Aufstockungen die Zerstörung des Grundcharakters ‚der Linden‘ drohe. Der wichtigste Erfolg des Wettbewerbs sei allerdings in der Klärung des Problems zu sehen, während die Ausbeute hinsichtlich konkreter Entwürfe gering ausfalle, da „nicht eindeutig genug festgelegt war, den bisherigen künstlerischen Eindruck, der in den Werken der vorhandenen historischen Monumentalbauten wurzelt, beizubehalten“.²⁸² Selbst unter den prämierten Beiträgen fänden sich daher verfehlte Straßenentwürfe, die nichts mehr mit ‚den Linden‘ gemein hätten und sich überall befinden könnten. Ähnlich fiel das Resümee in der Zeitschrift *Deutsche Bauhütte* aus, das zudem eine teils polemische Rhetorik bemühte. So stelle sich für ‚die Linden‘ die national bedeutsame Frage, ob die historischen Baudenkmäler „unverstümmelt erhalten oder vom Geist der Neuzeit überschrien, von unersättlicher Profitgier übertrumpft und zertrampelt werden dürfen“.²⁸³ Aufgrund der falsch formulierten Aufgabenstellung, die primär eine Umgestaltung im Geist des Neuen impliziert habe, wäre allerdings genau dieses eingetreten und „Schinkels Geist von der Macht des Handels und des Verkehrs übertrumpft“.²⁸⁴ Das Ergebnis sei daher insgesamt als traurig zu bezeichnen und werde ohne Nachwirkung für die Entwicklung der Straße Unter den Linden bleiben – auch weil ohnehin zuerst die Verkehrsfrage gelöst werden müsste. Gemutmaßt wird ferner über eine große Verlegenheit des Preisgerichts, angesichts der geringen Zahl von 33 Einsendungen und des ersten Preises für einen Architekten aus dem Ausland. Lobende Erwähnung finden allein die von Walter Wolff und Carl Lange („Denk daran“) entworfenen Fassadentypen sowie der Vorschlag von Alexander Klein und Ernst Serck („Monumentalstraße Unter den Linden“), die Fahrbahnen neu zu ordnen und die Fläche des Pariser Platz für den Verkehr freizulegen. Darüber hinaus gingen beide Texte nicht auf den Pariser Platz oder konkrete Vorschläge zu seiner Umgestaltung ein.

Der ausführliche Bericht in der Zeitschrift *Deutsches Bauwesen* stimmte hinsichtlich der Herausforderungen, die sich an der Straße Unter den Linden stellen würden, sowie in einigen Kritikpunkten an eingereichten Arbeiten mit dem überein, was in der *Deutschen Bauzeitung* und

²⁸¹ Vgl. Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 10. Jg., 1926, Heft 2, S. 62

²⁸² Wie soll Berlins Hauptstraße ‚Unter den Linden‘ sich im Laufe des 20. Jahrhundert gestalten? in: *Deutsche Bauzeitung*, 59. Jg., 1925, Nr. 87, Beilage Stadt und Siedlung Nr. 22, S. 176

²⁸³ ‚Unter den Linden‘. Ausgang des Wettbewerbs, in: *Deutsche Bauhütte*, 29. Jg., 1925, Nr. 24, S. 313

²⁸⁴ Ebd.

in der *Deutschen Bauhütte* geäußert wurde, bezeichnete den Wettbewerb aber dennoch als vollen Erfolg, dessen Ergebnis wertvolle Basis für eine zukünftige Umgestaltung sein wird.²⁸⁵ So habe sich gezeigt, dass die größte Schwierigkeit im Ausgleich zwischen den historisch und baukünstlerisch wertvollen Gebäuden am östlichen und westlichen Kopf mit den großstädtischen Nutzungen im Kernbereich ‚der Linden‘ liege und die Lösung der Verkehrsfrage eine Vorbedingung zum Erhalt der Tradition und des repräsentativen Charakters sei. Die Anordnung von Hoch- oder Tiefstraßen im Verlauf des Boulevards wäre hingegen vollkommen abwegig. Im Hinblick auf den Pariser Platz erwähnt auch dieser Text nur zwei Wettbewerbsbeiträge. Als gleichermaßen abwegig wie etwaige Schnellstraßen wird der Vorschlag von Erich Karweik bezeichnet, „das Brandenburger Tor unmittelbar mit Riesen-Hochhäusern zu flankieren, um es als ‚Kleinod‘ aus seiner modernen Umgebung herauszuheben“.²⁸⁶ Der Entwurf von Cornelis van Eesteren sei dagegen auch deshalb zurecht mit dem ersten Preis bedacht worden, da er den Opernplatz und den Pariser Platz richtigerweise unangetastet lasse.

Obschon das Ergebnis des Wettbewerbs im Ganzen unterschiedlich bewertet wurde, bildet auch in diesen drei Besprechungen die städtebauliche und architektonische Vermittlung zwischen *Alt* und *Neu*, zwischen *historischem Zentrum* und *Geschäftszentrum* das übergeordnete Hauptthema. Dabei erscheint die Präferenz für den Erhalt des (noch) Bestehenden allerdings als das maßgebliche Kriterium. Sie tritt hier noch stärker hervor als bei Denjenigen, die den Wettbewerb initiiert und durchgeführt haben – und sie steht in bemerkenswertem Kontrast zu einer Vielzahl der eingereichten Entwürfe. Dies gilt vor allem auch für den Pariser Platz. Sofern er zur Sprache kommt, ist es entweder ein Lob des vollständigen Erhalts oder die Ablehnung von Entwürfen, welche die bestehende städtebauliche Figur und Raumbildung qualitativ verändern. Auf die verschiedenen Vorschläge zur Freistellung oder Versetzung des Brandenburger Tores ging die zeitgenössische Rezeption insgesamt nur am Rande ein. Die Kritik an der Freistellung im Entwurf Walter Wolff und Carl Lange sowie am ‚Herabdrücken‘ des Tores zu einem historischen ‚Kleinod‘ im Entwurf von Erich Karweik kann allerdings insofern als exemplarisch respektive grundsätzlich angesehen werden, dass es einer weitergehenden Erörterung offenbar nicht bedurfte.

3.2.6 Zusammenfassung und Einordnung

Anders als in der zuvor untersuchten Zeitebene, gab es 1925 keine schwelende Debatte um den Pariser Platz und auch keinen konkreten Anlass, sich entwurflich mit ihm auseinanderzusetzen. Gegenstand des Diskurses waren vielmehr die baulichen Entwicklungen im stadträumlichen

²⁸⁵ Vgl. Vergangenheit und Zukunft der Straße ‚Unter den Linden‘. in: *Deutsches Bauwesen*, 2. Jg., Nr. 13, S. 121 ff.

²⁸⁶ Ebd., S. 125

Umfeld von Dorotheenstadt und nördlicher Friedrichstadt. Am deutlichsten sichtbar in Form höherer Neubauten und der Aufstockung bestehender Geschäftshäuser, sah man sie verbreitet als Bedrohung für das historische Zentrum Berlins und seine wenigen als bedeutsam empfundenen städtebaulichen Anlagen und Gebäude. Hieraus erwuchs die Initiative zum sogenannten Linden-Wettbewerb, der den Pariser Platz als westlichen Teilbereich miteinschloss. Seine entwurfliche Bearbeitung ist hier also im Kontext der Gesamtaufgabe und des jeweiligen Gesamtentwurfs für die Straße Unter den Linden zu sehen, während sich die zwischen 1906/07 und 1910 entstandenen Einlassungen dezidiert der Gestaltung der westlichen Platzseite gewidmet hatten. Schon dieser Umstand unterscheidet die Entwürfe des Jahres 1925 qualitativ von denen der zuvor untersuchten Zeitebene. Hinzu kommen die gegenüber den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg tiefgreifend veränderte politische und ökonomische Situation sowie ein deutlich erweitertes Spektrum städtebaulicher und architektonischer Positionen. Dies führte zu anderen Fragestellungen bezüglich des Pariser Platzes und kam in dem gezeigten breiten Spektrum unterschiedlicher entwurflicher Ansätze zum Ausdruck.

Im Kontext der gestellten Aufgabe von 1925 war eine der wichtigsten Fragen, welche Rolle respektive Bedeutung dem Pariser Platz beigemessen wurde. Sollte er primär bauliches Zeugnis des historischen Zentrums und der preußischen ‚via triumphales‘ sein oder ideell und ästhetisch vorrangig Bestandteil der zu entwickelnden Geschäftsstraße Unter den Linden? Die jeweilige Antwort darauf entschied maßgeblich – mehr als die grundsätzliche städtebauliche und architektonisch Ausrichtung eines Beitrags – über den entwurflichen Ansatz zum Pariser Platz, der in den untersuchten Beispielen dementsprechend vom uneingeschränkten Erhalt bis hin zur grundlegenden Neugestaltung reicht. Wo bauliche Veränderungen vorgeschlagen wurden, bilden diese dann wiederum das gesamte im Wettbewerb vertretene Spektrum formaler Positionen und Haltungen ab. Während sich die baulichen Formen der zwischen 1906/07 und 1910 erarbeiteten Entwürfe jeweils eng an den barocken und klassizistischen Bestandsbauten des Pariser Platzes orientierten, bestand dieser Konsens 1925 offenbar nicht mehr. Zwar gab es weiterhin zahlreiche Einlassungen, die erkennbar an die Formentradition des Ortes anzuknüpfen suchten, doch wurden sie nun um Entwürfe ergänzt, die den Pariser Platz unterschiedslos in die modernen oder modernistischen Gestaltvorstellungen für die Geschäftsstraße Unter den Linden einschlossen. Als übergreifendes Formenideal ist daher lediglich das Streben nach ästhetischer Vereinheitlichung des Platzes respektive seiner Umbauung zu benennen, welches sich im Gegensatz zur Bearbeitung zwischen 1906/07 und 1910 nun allerdings in ganz unterschiedlichen baulichen Formen darstellte. In dieser Hinsicht reflektieren die im Wettbewerb von 1925 eingereichten Vorschläge zum Pariser Platz exemplarisch die bemerkenswerte Gleichzeitigkeit unterschiedlicher inhaltlicher und formaler Auffassungen in der Architektur und im Städtebau dieser Zeit – die hier im Rahmen der räumlich wie inhaltlich weiter gefassten Gesamtaufgabe auf den Pariser Platz angewendet wurden.

Als eindrucklichste Parallele zur vorausgegangenen Thematisierung des Ortes erscheint die entwurfliche Auseinandersetzung mit dem Spannungsfeld aus Platz und Monument, mit dem auf bauliche Homogenität und räumliche Geschlossenheit angelegten Pariser Platz einerseits und dem schon am Ende des 19. Jahrhunderts zum Nationalmonument avancierten Brandenburger Tor andererseits. Viele Wettbewerbsbeiträge wahrten die räumliche Geschlossenheit, schlugen einheitliche Platzumbauungen vor und beschränkten sich darauf, die Sonderstellung des Torgebäudes durch gestalterische Bezüge respektive Rücksichtnahme in der Architektur der Neubauten zum Ausdruck zu bringen. Dies entspricht im Grundsatz der Haltung, die auch den prämierten Entwürfen im Wettbewerb von 1906/07 unterlag. Ohne dass es nun eine entsprechende Debatte gegeben hätte, findet sich in den Wettbewerbsbeiträgen von 1925 allerdings ebenso der Ansatz wieder, den Pariser Platz nach Westen zu öffnen und das Brandenburger Tor im Sinne eines Monuments freizustellen. Als neue Variante tritt dabei jedoch der Vorschlag auf, allein den Mittelteil des Torgebäudes – ohne Wach- und Zollhaus sowie die Seitenhallen – an einen neuen Standort zu translozieren. Die ursprüngliche Sinnstiftung sowie der Sinnzusammenhang zwischen Platz und Torbau wird damit vollständig aufgehoben. Eine neue Qualität des Umgangs mit dem Brandenburger Tor zeigt sich darüber hinaus in zwei weiteren Ansätzen. Einer bestand darin, es noch stärker einzubauen und mit erkennbar gegenwärtigen Architekturformen zu kontrastieren, wodurch es wie eine – freilich sehr große – Spolie, ein inhaltlich und formal isoliertes Erinnerungs- und Schmuckstück anmutet. Zum anderen taucht im Wettbewerb von 1925 erstmals der Vorschlag auf, das Brandenburger Tor vollständig zu entfernen. An seiner Stelle ist hier eine Schnellstraße ins Bild gesetzt. Ein anderer Beitrag begründete die Freistellung des Tores ebenfalls mit der Verkehrsverbesserung. Es überwiegt jedoch der Eindruck, dass die verschiedenen Varianten der Freistellung einmal mehr primär ästhetisch motiviert waren und darauf zielten, die Bedeutung des Brandenburger Tores als Monument zu betonen.

Der Pariser Platz erfuhr zum Teil ebenfalls eine erhebliche städtebauliche Umdeutung, wobei gleichermaßen Parallelen zu früheren entwurflichen Ansätzen wie auch neue Qualitäten zu erkennen sind. Schon im Wettbewerb für ein Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I. von 1889 wurden Entwürfe eingereicht, die eine Öffnung des Pariser Platzes nach Westen sowie die räumliche Verbindung mit einem davor angelegten neuen Platz vorschlugen (Vgl. Kap. 2.2.3). Der Entwurf von Paul Wallot aus dem Jahr 1910 hingegen verlieh dem Pariser Platz durch das Setzen enger Baureihen und Balustraden mit eingestellten Schmucksäulen den Charakter einer platzartigen Aufweitung der Straße Unter den Linden (Vgl. Kap. 2.2.6.). Beide Ansätze relativieren die bauliche Geschlossenheit sowie richtungslose Geometrie der Platzanlage und kommen in variierten Form auch in den Wettbewerbsbeiträgen von 1925 wieder vor. Insbesondere der Entwurf von Ludwig Scheuerer entwickelt dabei allerdings eine neue Qualität, da er zugleich ein fundamental verändertes Konzept von Städtebau und Architektur auf den Pariser Platz anwendet. Ebenfalls ohne Vorbild in der bis dahin nachzuvollziehenden Planungsgeschichte ist

der Entwurf von Erich Karweik, der den Pariser Platz gleichsam zum Innenhof eines großen einheitlichen Baublocks umdeutet, aus dessen Ostflanke ein Hochhaus emporwächst.

Die Relevanz des Linden-Wettbewerbs für die vorliegende Untersuchung bezieht sich also im Wesentlichen auf zwei Bedeutungsebenen. Zum einen spiegeln die eingereichten Beiträge das breite Spektrum städtebaulicher und architektonischer Positionen, die Mitte der 1920er Jahre gleichzeitig existierten und in der beschriebenen entwurflichen Vielfalt auch auf den Pariser Platz angewendet wurden. Dabei treten dessen vollständiger Erhalt, bauliche Modifikationen in eher tradierter Formensprache sowie Umgestaltungsvorschläge aus dem modernen Spektrum gleichermaßen als adäquate Antwort auf die gestellte Aufgabe in Erscheinung. Diese konzeptionelle wie formale Bandbreite im Umgang mit dem Pariser Platz unterscheidet sich nicht nur wesentlich von früheren, sondern ebenfalls von späteren Bearbeitungen dieses Ortes. Zum anderen zeigen die verschiedenen Entwürfe im Wettbewerb von 1925 einige Parallelen respektive Kontinuitäten im Umgang mit dem Pariser Platz auf. Dazu zählen vor allem das Streben nach ästhetischer Vereinheitlichung der Platzumbauung sowie die entwurfliche Auseinandersetzung mit der baulichen Geschlossenheit des Platzes und der besonderen Bedeutung des Brandenburger Torres. Eingedenk der wiederkehrenden Tendenz zur Freistellung des Torgebäudes stellen diese Aspekte, die hier zum Teil in neue Varianten und formale Ausprägungen überführt wurden, prägnante Konstanten in der entwurflichen Auseinandersetzung mit dem Pariser Platz dar, die sich bis in die Debatte der frühen 1990er fortsetzen sollten.

Zur damaligen Zeit blieben der Linden-Wettbewerb sowie die in den Beiträgen enthaltenen Vorschläge zum Pariser Platz ohne Nachwirkung. Über die recht geringe Resonanz in der zeitgenössischen Fachpresse hinaus, folgten aus den gegebenen Anregungen weder weiterführende Debatten oder Planungen noch konkrete Bauprojekte. Dies mag am eher grundsätzlichen Charakter der Aufgabe, dem bewusst sehr weit reichenden Zeithorizont und der Größe des bearbeiteten Stadtraums gelegen haben – sowie daran, dass sehr bald andere Themen als relevanter für die bauliche Entwicklung Berlins erachtet wurden. Möglicherweise hat aber auch die tragende Rolle der beiden auslobenden Zeitschriften und ihres Schriftleiters Werner Hegemann zu einer gewissen Zurückhaltung der Konkurrenz-Zeitschriften bei der Diskussion des Wettbewerbs geführt. Bemerkenswert erscheint hierbei schließlich, dass die zeitgenössischen Rezeptionen, gerade was den Bereich um den Opernplatz sowie den Pariser Platz betrifft, durchgängig sehr klar den Erhalt des Bestehenden präferierte. Diese ‚konservative‘ Haltung kommt vor allem auch in jenen Zeitschriften zum Ausdruck, die nicht am Wettbewerb beteiligt waren und steht nicht nur in interessanter Diskrepanz zu vielen Entwürfen der Teilnehmer, sondern auch zum verbreiteten Bild der vermeintlich besonders ‚progressiven‘ 1920er Jahre.

4 Form und Formerzählung

4.1 Die ästhetische Dimension und der argumentative Wandel 1910/1930

Die untersuchten Entwürfe der Zeitebenen um 1910 und um 1930 thematisierten jeweils dieselben Platzanlagen, sie entstanden allerdings vor dem Hintergrund unterschiedlicher Bedingungen und Aufgabenstellungen. Und wie gezeigt werden konnte, beeinflusste dieser jeweils spezifische Entstehungskontext in wesentlichem Maß die Genese sowie die formale Ausprägung der Entwürfe. Neben den prägenden Aufgaben, Diskursen und Positionen im zeitgenössischen Städtebau, welche den übergeordneten Kontext bilden, bezieht sich dies vor allem auch auf jene Aspekte, die sich erst in einer tiefergehenden Auseinandersetzung mit den jeweiligen Einlassungen offenbaren. So ist bei der Analyse und Einordnung der verschiedenen Vorschläge zum Pariser Platz beispielsweise zu berücksichtigen, dass die Wettbewerbsausschreibung von 1906 konkrete Vorgaben zu den Möglichkeiten und Zielen der Umgestaltung enthielt, während der Wettbewerb von 1925 primär auf die konzeptionelle städtebauliche Entwicklung der Straße Unter den Linden ausgerichtet war und den Pariser Platz lediglich miteinschloss. Gleiches gilt für den Umstand, dass der Vorschlag von Bruno Schmitz zum vereinigten Potsdamer und Leipziger Platz nur eine Sequenz des umfänglichen, zusammen mit Otto Blum sowie Havestadt & Contag erarbeiteten Beitrags zum Wettbewerb Groß-Berlin von 1908/09 darstellte, der 1929 veröffentlichte Entwurf von Martin Wagner hingegen im Hochbauamt des Magistrats von Berlin entstand und auf einer bereits beschlossenen Modifikation der Baufluchtlinien am Potsdamer Platz aufbaute.

Das Zustandekommen von Entwürfen ist also stets individuell. Es unterliegt, auf der städtebaulichen Ebene wie auch in der Architektur, mitunter vielschichtigen, nicht immer offensichtlichen Bedingungen und Einflüssen. Dieses exemplarisch nachzuvollziehen, wie hier anhand verschiedener Einlassungen für den Potsdamer und Leipziger Platz sowie für den Pariser Platz bestmöglich getan, stellt bereits einen wesentlichen Erkenntnisgewinn dar. Denn es ermöglicht einen differenzierten Blick auf das, was sich letztlich als entworfene Form vermittelt. Es stärkt das Verständnis für den Prozess des Entwerfens, der sich eben nur selten auf einen ‚genialen Moment‘ beschränkt, eröffnet einen Zugang zur individuellen Qualität von Entwürfen und schützt bestenfalls vor einer rein ästhetisch bedingten Gleichsetzung ähnlich erscheinender Formen oder Gestaltungselemente.

In Bezug auf die Behandlung und Argumentation ästhetischer Aspekte sind gleichwohl Tendenzen festzustellen, die über das Individuelle der jeweiligen Entwürfe hinausgehen. So ist in der Art und Weise, wie ästhetische Aspekte thematisiert wurden, ein signifikanter Wandel

zwischen der Situation um 1910 und jener um 1930 zu konstatieren. Er spiegelt sich in den Aussagen der Entwurfsverfasser, aber auch im jeweils begleitenden Fachdiskurs. Im Kontext der zur Zeitebene 1910 untersuchten Entwürfe waren *Einheitlichkeit*, *Ordnung*, *Monumentalität* und *Schönheit* nicht nur allgegenwärtige Begriffe. Sie wurden, wie anhand der Leitmotive herausgearbeitet, vielmehr als zentrale Attribute städtebaulicher Planung aufgefasst und ihre entwurfliche Herausbildung als Kernaufgabe der Architekten respektive Baukünstler verstanden. Dabei gab es keine exakte Bestimmung oder Übereinkunft dahingehend, was etwa Schönheit konkret ausmacht und wie sie entwurflich zu erreichen sei, sehr wohl aber den Konsens, dass das Ästhetische neben den technischen und funktionalen Anforderungen einen mindestens gleichermaßen bedeutenden Eigenwert darstellt – der wiederum unter Verwendung explizit ästhetischer Begrifflichkeiten diskutiert wurde. Dies begegnet zum Teil auch noch im Rahmen des Linden-Wettbewerbs von 1925. Parallel dazu erscheint jedoch eine veränderte Auffassung, die vor allem in der Untersuchung, die sich in der zweiten Zeitebene dem Potsdamer und Leipziger widmet, vollends zu Tage tritt. Hier avancierte die *Funktionalität* zum zentralen Begriff und Leitmotiv der städtebaulichen Planung und des städtebaulichen Diskurses. Die bauliche Form wurde nunmehr vor allem als kausale Ableitung argumentiert, als folgerichtiges Resultat der funktionalen, insbesondere der verkehrstechnischen Erfordernisse. Die weitergehende Gestaltung oder Ausgestaltung der ‚Zweckform‘ vermittelt sich hingegen als eine nachgeordnete Aufgabe. Dem Tenor der Aussagen nach verschob sich das Ästhetische von einer Primär- auf eine Sekundärebene. War der wiederkehrende Vergleich mit anderen Metropolen um 1910 noch vorrangig davon bestimmt, bauliche Ensemble und Raumbildungen nach ästhetischen Aspekten wie *Einheitlichkeit*, *Großzügigkeit* oder *monumentaler Wirkung* zu beurteilen, erscheinen um 1930 vor allem die Kategorien *Funktionalität* und *Modernität* als entscheidende Gradmesser bei der Frage, wie weit Berlin in seiner Entwicklung zur *Weltstadt* vorangeschritten sei.

Insbesondere am Beispiel der Entwürfe zum Potsdamer und Leipziger Platz konnte jedoch ebenfalls gezeigt werden, dass die postulierte Priorisierung funktionaler Aspekte tatsächlich mit bemerkenswerten ästhetischen Interpretationen und Aufladungen einherging. So ist etwa die Erhebung der Verkehrserfordernisse zum entscheidenden Gestaltungsfaktor des *Weltstadtplatzes* auch im Zusammenhang einer ästhetischen Faszination zu sehen, welche die modernen Erscheinungsformen des Verkehrs und vor allem das Automobil hervorriefen. Wie dargestellt, begegnete hier eine Überhöhung, die Verkehrsdichte und Verkehrsgeschwindigkeit zum sichtbaren Ausdruck von Modernität und großstädtischem Charakter erklärte. Die Organisation des Verkehrs war folglich nicht mehr nur ein zu beachtender Faktor, der möglichst verträglich in die Gestaltungsidee zu integrieren ist, sie avancierte auf dieser Basis vielmehr selbst zum Kernelement der entworfenen Form. Ähnliches zeigte sich für den Einsatz künstlicher Beleuchtungen und Lichtreklamen. Beides kann durchaus funktional gelesen werden und wurde teilweise auch dahingehend argumentiert, etwa mit Verweis auf die Stärkung der Konsumkraft.

Der zeitgenössische Kontext offenbarte jedoch auch hier ein dezidiert ästhetisches Interesse. Es galt den Erscheinungsformen und Gestaltungspotenzialen des künstlichen Lichts, dessen zunehmende Verbreitung im öffentlichen Raum ebenfalls mit Fortschritt und Weltläufigkeit assoziiert wurde. Nicht von ungefähr setzte das zum Entwurf von Martin Wagner angefertigte beleuchtete Modell insbesondere das geplante Verkehrsroundell effektiv in Szene.

Der primär über die Funktionalität sowie deren technische, ökonomische und soziale Ableitungen argumentierende Städtebau wurde von seinen Vertretern als notwendige Voraussetzung für die Entwicklung der gegenwartsadäquaten ‚Stadt der Moderne‘ sowie als Gegenentwurf zur ästhetisch konnotierten Stadtbaukunst propagiert. Form sollte demnach nicht länger um der Form willen entstehen – und ebenfalls nicht, um ein vermeintlich überholtes Repräsentationsbedürfnis zu bedienen. Dies galt insbesondere für die als weitgehend dysfunktional dargestellte historische Innenstadt und deren sukzessive Transformation zur *City* der Weltstadt Berlin. An die Stelle des tradierten Schmuck- oder Repräsentationsplatzes, idealtypisch verkörpert im Leipziger Platz, setzten Martin Wagner und Marcel Breuer den explizit so benannten Verkehrs- bzw. Weltstadtplatz. Im Linden-Wettbewerb wurden der Pariser Platz und vor allem das Brandenburger Tor zwar auch von den modernistisch ausgerichteten Teilnehmern mehrheitlich erhalten, dabei allerdings auf die Rolle historischer ‚Schaustücke‘ beschränkt, wie es der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Cornelis van Eesteren ausdrückte. Mit Verweis auf Paul Zuckers Ausführungen in der 1929 erschienenen Publikation *Entwicklung des Stadtbildes, die Stadt als Form* konnte jedoch ebenfalls gezeigt werden, dass schon zeitgenössisch ein Bewusstsein für den Widerspruch existierte, der mit dem Anspruch einhergeht, die städtebauliche Form allein über funktionale Aspekte generieren zu wollen. Denn auch dieser Ansatz muss früher oder später die zum Teil formlosen technischen, ökonomischen oder sozialen Einzelkriterien in eine konkrete Gesamtform übersetzen, was zwangsläufig mit (unterschiedlichen) ästhetischen Interpretationen einhergeht – sowie häufig mit der ästhetischen Überhöhung bestimmter Einzelaspekte.

In der Retrospektive sind es gerade diese ästhetischen Überhöhungen, respektive die damit verbundene gestalterische Hervorhebung bestimmter funktional konnotierter Aspekte, welche die Wahrnehmung eines Entwurfes unmittelbar prägen und maßgeblich über die – wenn auch nur hilfweise bemühte – Zuordnung zum ‚avantgardistischen‘ Spektrum des damaligen Städtebaus entscheiden. In gewisser Weise gilt dies aber auch schon für den zeitgenössischen Kontext um 1930. Es ist eine grundlegende und unausweichliche Aufgabe des Entwerfens, verschiedene mehr oder minder abstrakte Parameter in bauliche Form zu übersetzen. Die hier untersuchten Vorschläge für eine moderne Geschäftsstraße oder den Weltstadtplatz sollten darüber hinaus jedoch gerade auch der Neuartigkeit der Anforderungen sowie den veränderten Prioritäten in der städtebaulichen Konzeption Ausdruck geben. Das Neue verlangte somit gleichsam nach einer neuen Ästhetik, um in Abgrenzung zu dem, was als überholt deklariert wurde, als neu und mithin

„modern“ identifizierbar zu sein. Dem beschriebenen Wandel der ästhetischen Argumentation unterlag also ein Wandel der ästhetischen Motivation. Zugespißt auf die hier vorgenommene Untersuchung, verlagerte diese sich von der großen Geste des „monumentalen“ Stadtplatzes zur großen Geste des „funktionalen“ Weltstadtplatzes. In beiden Fällen war die städtebauliche Form weder allein künstlerischer Selbstzweck noch reines Produkt der Notwendigkeiten. Sie sollte auch *repräsentieren*, sollte im Zentrum Berlins erkennbar ausdrücken, was jeweils als angemessen, zeitgemäß, großstädtisch und weltläufig verstanden wurde – nicht zuletzt im fortwährenden Vergleich mit den städtebaulichen Qualitäten anderer Metropolen. In dieser Hinsicht erscheint es bezüglich der Zeitebene um 1930 also präziser, von der vermeintlichen Verschiebung des Ästhetischen auf eine Sekundärebene zu sprechen. Sie bezog sich vor allem auf den Bereich der Formenargumentation, wobei Begriffe respektive Kategorien wie Funktionalität und Modernität gleichsam als Chiffren der Ästhetik dienten.

Die explizite Thematisierung ästhetischer Aspekte kommt auch in den Untersuchungsbeispielen der Zeitebene um 1930 weiterhin vor. So schrieb Martin Wagner in seinem programmatischen Aufsatz immerhin vom *Formproblem des Weltstadtplatzes* und bezüglich des Pariser Platzes plädierten die Teilnehmer des Linden-Wettbewerbs für die Vereinheitlichung der baulichen Erscheinung, unabhängig von der formalen Ausrichtung des jeweiligen Beitrags. Der Wandel im Umgang mit der ästhetischen Dimension sowie in der Formenargumentation ist gleichwohl signifikant und beide Elemente tragen erheblich zur eigenständigen Qualität und Charakteristik des Städtebaus in den untersuchten Zeitebenen bei.

4.2 Die Wiederkehr argumentativer und formaler Motive in nachfolgenden Thematisierungen der Plätze

Im Kontext der hier vorgenommenen Untersuchung von Entwürfen zum Potsdamer und Leipziger Platz sowie zum Pariser Platz ist bereits gezeigt worden, dass bestimmte Argumente und entwurfliche Ansätze, die schon um 1910 festzustellen waren, trotz erheblich gewandelter Rahmenbedingungen in der Zeitebene um 1930 erneut begegnen. Dies gilt beispielsweise für die intensive Thematisierung der Verkehrssituation am Potsdamer Platz, die etwaige Vereinigung mit dem Leipziger Platz sowie für den grundsätzlichen Anspruch, an diesem Ort eine Platzanlage zu schaffen, die konzeptionell und formal zeitgemäß sowie dem Status Berlins angemessen erscheint – sei es als repräsentativer *Monumentalplatz* oder als repräsentativer *Weltstadtplatz*. Für den in seiner geschichtlichen, städtebaulichen und baukünstlerischen Bedeutung weithin anerkannten Pariser Platz sind diesbezüglich vor allem das Streben nach architektonischer Einheitlichkeit in der Platzumbauung sowie die wiederkehrenden Vorschläge zur Freistellung des Brandenburger Torres zu nennen. Hier stellte sich insbesondere die Frage nach dem adäquaten Umgang mit dem besonderen Spannungsverhältnis, das sich aus der Bedeutung des Torres als Nationalmonument

einerseits und der Bedeutung des Pariser Platzes als Gesamtanlage andererseits ergab. Die Konstanz respektive Parallelität endet jedoch nicht in der Zeit um 1930. Der Blick auf die Baugeschichte beider Orte offenbart vielmehr, dass einige argumentative und formale Motive auch in späteren Einlassungen wiederzuerkennen sind, obschon sich der jeweilige Bearbeitungskontext nochmals gewandelt bzw. fundamental verändert hatte. Ohne diesen jeweils dezidiert zu erläutern, sollen hierzu einige besonders prägnante Beispiele angeführt werden.

Planung Pariser Platz 1939-43

Zu nennen ist etwa der Entwurf zur Umgestaltung des Pariser Platzes, der 1939 unter der Ägide des Generalbauinspektors für die Reichshauptstadt (G.B.I.), im übergeordneten Kontext der sogenannten Neugestaltungsplanung für Berlin entstand.²⁸⁷ Er war Bestandteil der in einigen Abschnitten umgesetzten Planungen zum Ausbau der Ost-West-Achse, welche die Straße Unter den Linden sowie den Pariser Platz mit einschloss, und erfuhr bis zur Einstellung dieser Planungen im Jahr 1943 mehrere Überarbeitungen, die sich allerdings nur marginal unterschieden.²⁸⁸ Als Hauptelement des von Conrad Dammeier bearbeiteten Entwurfs begegnet hier einmal mehr die Freistellung des Brandenburger Tores respektive dessen Mittelteils, indem die zu offenen Hallen ausgehöhlten Seitengebäude beidseitig um 14 Meter abgerückt sind. Auch das Motiv, den Torbau mit symmetrisch gesetzten Vertikalelementen zu flankieren, tauchte bereits zuvor auf. Eine besonders große Ähnlichkeit besteht diesbezüglich zum Beitrag mit dem Kennwort „*Entwicklung*“, der dem freigestellten Brandenburger Tor im Linden-Wettbewerb von 1925 ebenfalls zwei turm- oder pylonenartige Gebäude zur Seite gestellt hatte (Vgl. Abb. 70). Argumentiert wurde die geplante Umgestaltung der westlichen Platzseite auch 1939 zuvorderst mit der Notwendigkeit, dem Verkehr an dieser Stelle mehr Raum geben zu müssen. Darüber hinaus führte Conrad Dammeier in *Die Kunst im Deutschen Reich* jedoch an, dass sowohl die streng symmetrische Einfassung der aufgeweiteten Toranlage als auch der kräftige Abschluss der Platzwände den Erfordernissen einer „*monumentalen Baugesinnung*“ entspräche.²⁸⁹ Dieser Gesinnung mag auch das seitliche ‚Aufpolstern‘ des freigestellten Mittelbaus geschuldet sein, der im Kontext der umliegend geplanten Neubauten sonst womöglich zu feingliedrig, zu wenig monumental gewirkt hätte. Ohne an dieser Stelle auf die determinierende Ideologie, die

²⁸⁷ Die Ernennung von Albert Speer zum G.B.I. erfolgte am 30. Januar 1937 und verband sich mit der Einrichtung der ebenfalls G.B.I. genannten Planungsbehörde, die im Rang eines Ministeriums agierte und direkt Adolf Hitler unterstellt war. Hierzu sowie zum übergeordneten Kontext der sogenannten Neugestaltungsplanung: Vgl. u.a. Hans J. Reichhardt / Wolfgang Schäche: *Von Berlin nach Germania. Über die Zerstörungen der „Reichshauptstadt“ durch Albert Speers Neugestaltungsplanungen*, Berlin 2001

²⁸⁸ Vgl. u.a. *Die Kunst im Deutschen Reich*, Baukunstteil, Ausgabe Juni 1939, S. 234 ff.; Wolfgang Schäche: Spurensuche am Pariser Platz. in: 1945. *Krieg-Zerstörung-Aufbau, Architektur und Stadtplanung 1940-1960*, Schriftenreihe der Akademie der Künste, Band 23, Berlin 1995, S. 25 ff.

²⁸⁹ *Die Kunst im Deutschen Reich*, Baukunstteil, Ausgabe Juni 1939, S. 260 f.



Abb. 82: Conrad Dammeier / G.B.I., Modell zur Umgestaltung der Westseite des Pariser Platzes, Blick von Osten, Entwurfssfassung von 1943



Abb. 83: Pariser Platz (oben) sowie Potsdamer und Leipziger Platz (unten) in Luftbildern von 1954

verbrecherische Dimension sowie die entwurfliche Hybris der G.B.I.-Planungen einzugehen, wurden für den Pariser Platz somit bezüglich der Form als auch der Formbegründung bereits bekannte Motive rezipiert bzw. erneut vorgebracht. Gleichsam im Schlagschatten des projektierten *Runden Platzes* an der Nord-Süd-Achse gelegen, waren für den Potsdamer und den Leipziger Platz derweil keine Veränderungen geplant.²⁹⁰

Kollektivplan 1945/46 und Aufbauplan 1950

Der Zweite Weltkrieg veränderte die Ausgangslage grundlegend. Flächenbombardements und die Kämpfe um das Regierungsviertel in der Schlussphase des Krieges hinterließen sowohl am Pariser Platz als auch am Potsdamer und Leipziger Platz fast ausschließlich Ruinen und ausgebrannte Gebäudehüllen.²⁹¹ Sie wurden zum größten Teil bis etwa 1953 abgetragen. Einige Fragmente blieben zunächst noch bestehen; darunter die Hüllen der Französischen Botschaft und des Akademiegebäudes am Pariser Platz, das im Volksaufstand von 1953 schwer beschädigte Columbus-Haus am Potsdamer Platz sowie Reste des Warenhauses Wertheim und des Hotels Fürstenhof am Leipziger Platz. Am Ende der 1950er Jahre waren die ehemals raumbildenden Umbauungen dann allerdings vollständig getilgt. Die vormaligen Plätze zeichneten sich allenfalls noch als Flächenkontur ab.²⁹² Vor diesem Hintergrund stellte sich nicht länger die Frage nach Erhalt, partieller oder substanzieller Umgestaltung. Fortan hatte zwangsläufig jeder Entwurf den Charakter einer wie auch immer ausgeprägten Neuplanung – die sich in der einen oder anderen Art und Weise zum verbliebenen ‚Fußabdruck‘ und dem, was einmal war, verhalten konnte.

In den Nachkriegsjahren entstanden vor allem großmaßstäbliche Konzepte zum Neuaufbau der Stadt, die sich primär auf deren funktionale Gliederung sowie die Hauptverkehrswege konzentrierten.²⁹³ Dennoch gibt es Beispiele zu wiederkehrenden Motiven. Der 1945/46 unter der Leitung von Hans Scharoun entwickelte *Kollektivplan* etwa wies einen Bereich um die Straße Unter den Linden als historisches Erbe aus, das in den ansonsten grundlegenden Neuaufbau der Innenstadt einzubeziehen sei. Dieser Bereich schließt den Pariser Platz mit ein, während der Potsdamer und der Leipziger Platz in einer für die Elektroindustrie vorgesehenen Zone verschwinden.²⁹⁴ Der Pariser Platz galt hier also weiterhin als Teil einer bedeutsamen und daher

²⁹⁰ Vgl. Hans J. Reichhardt / Wolfgang Schäche: *Von Berlin nach Germania. Über die Zerstörungen der „Reichshauptstadt“ durch Albert Speers Neugestaltungsplanungen*, Berlin 2001, S. 125 ff.

²⁹¹ Vgl. u.a. Laurenz Demps: *Der Pariser Platz. Empfangssalon Berlins*, Berlin 1995, S. 113 ff.; Horst Mauter: *Der Potsdamer Platz im Wandel der Zeit*. in: *Der Potsdamer Platz. Eine Geschichte in Wort und Bild*, Berlin 1991, S. 92 ff.

²⁹² Vgl. Geoportal Berlin: Luftbilder von 1953 und 1959, Schrägluftbilder von 1954

²⁹³ Vgl. *Berlin und seine Bauten. Teil I: Städtebau*, hrsgg. vom Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin, Berlin 2009, S. 130, 144 ff.

²⁹⁴ Vgl. ebd., S. 145

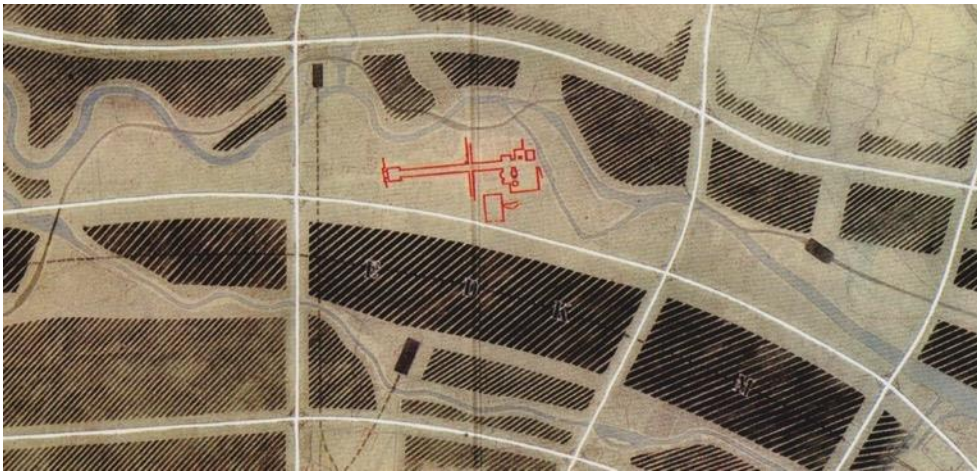


Abb. 84: *Kollektivplan* von 1945/46 (Ausschnitt), rot markiert die als historisches Erbe ausgewiesenen Bereiche, dunkle Schraffur Arbeiten und Industrie



Abb. 85: *Aufbauplan für das Zentrum Berlins*, veröffentlicht 1950

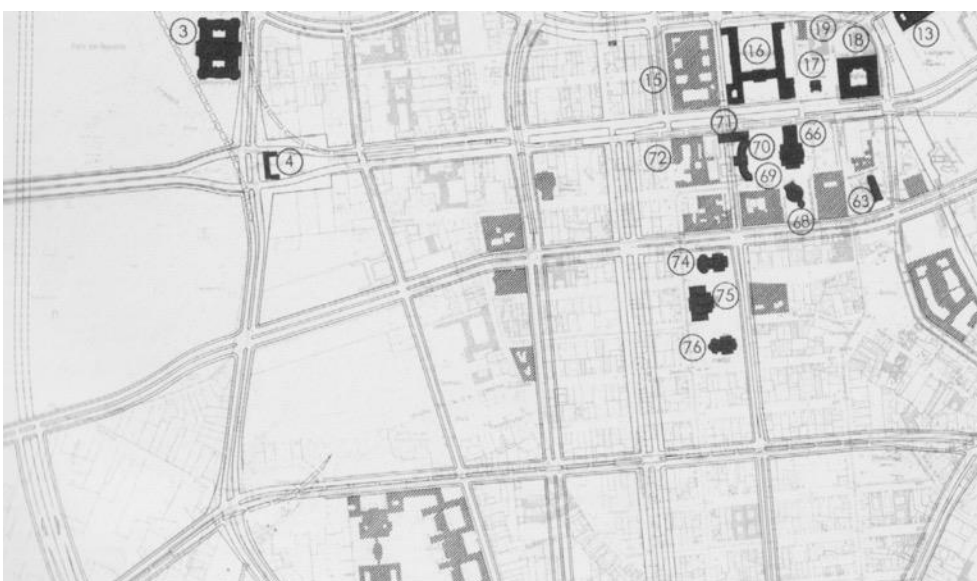


Abb. 86: Wettbewerb Hauptstadt Berlin 1957/58, Karte *Geplantes Verkehrsnetz und Festpunkte im Wettbewerbsgebiet* (Ausschnitt)

– mindestens im Grundsatz – erhaltenswerten städtebaulichen Anlage, nicht aber der zuvor vor allem mit Verkehrsproblemen assoziierte Doppelplatz. Der im Sommer 1950 veröffentlichte *Aufbauplan für das Zentrum des neuen Berlin*, erstellt im Auftrag der Staatsführung der neugegründeten DDR, zeigte noch sowohl den Pariser Platz als auch den Leipziger Platz mit räumlicher Fassung, wobei letzterer – auch dies ein bekanntes Motiv – nach Westen geöffnet ist.²⁹⁵ Nachfolgend konzentrierten sich die Ost-Berliner Zentrumsplanungen jedoch vornehmlich auf den Bereich zwischen Alexanderplatz und Lustgarten, womit der Potsdamer und der Leipziger Platz städtebaulich nicht mehr thematisiert wurden. Die Bedeutung des Pariser Platzes hingegen reduzierte sich sehr bald allein auf das Brandenburger Tor. Im Krieg ebenfalls schwer beschädigt, hatte man 1950 mit seiner Wiederherstellung begonnen, jetzt allerdings als freistehendes Bauwerk. Den Seitengebäuden wurde dafür jeweils eine äußere Säulenreihe hinzugefügt.²⁹⁶ Da auch die zwischenzeitlich erwogene Neubebauung der übrigen Platzseiten unterblieb, stand das Brandenburger Tor nach Abschluss der Arbeiten im Jahr 1958 nun als solitäres Monument am räumlich negierten Pariser Platz. Auf vollkommen andere Weise und in anderer Qualität wurde somit die vielfach vorgeschlagene Freistellung des Tores Realität.

Wettbewerb Hauptstadt Berlin 1957/58

Die Tatsache der räumlich nicht mehr existenten Plätze sowie des solitär verbliebenen Tores spiegelte sich unter anderem im 1957/58 vom West-Berliner Senat durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerb *Hauptstadt Berlin*. Eine der Ausschreibung beigelegte Karte mit dem Titel *Geplantes Verkehrsnetz und Festpunkte im Wettbewerbsgebiet* zeigte das freistehende, beidseitig von Autostraßen flankierte Brandenburger Tor, während die Kontur des Pariser Platzes nur angedeutet wird. Im Bereich des Potsdamer Platzes ist ein Schnellstraßenkreuz angeordnet, das markante Achteck des Leipziger Platz grafisch sogar kaum mehr lesbar.²⁹⁷ Im Querschnitt der Wettbewerbsbeiträge erscheint der Pariser Platz, sofern eine neue Randbebauung vorgeschlagen wird, ebenfalls überwiegend mit einem freistehenden, vom Verkehr umflossenen Brandenburger Tor.²⁹⁸ Anstelle des einstmaligen Doppelplatzes sind vornehmlich Verkehrsknoten sowie unterschiedlichste neue städtebauliche Strukturen gesetzt, nur vereinzelt sind formale An-

²⁹⁵ Vgl. *Berlin und seine Bauten. Teil I: Städtebau*, hrsgg. vom Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin, Berlin 2009, S. 197.

²⁹⁶ Dass der Wiederaufbau des Brandenburger Tors, im Gegensatz zu vielen anderen Repräsentationsbauten und Denkmälern des Staates Preußen in der DDR, überhaupt angegangen wurde, ist ebenfalls bemerkenswert. Die Arbeiten erfolgten dann in zwei Phasen, von 1950-52 sowie von 1956-58. Vgl. Laurenz Demps: *Der Pariser Platz. Empfangssalon Berlins*, Berlin 1995, S. 120 ff.

²⁹⁷ Vgl. *Hauptstadt Berlin. Internationaler städtebaulicher Ideenwettbewerb 1957/58*, Ausstellungskatalog Berlinische Galerie, Berlin 1990, S. 45 ff.

²⁹⁸ Bemerkenswerterweise zählt der Beitrag von Hans Scharoun und Wils Ebert zu den wenigen Ausnahmen, die einen räumlich geschlossenen Pariser Platz mit baulich gefasstem Brandenburger Tor vorschlugen. Vgl. ebd., S. 75 ff.



Abb. 87: Die Konturen des Pariser Platzes sowie Potsdamer und Leipziger Platzes im Bereich der Grenzanlagen, Luftbild 1969

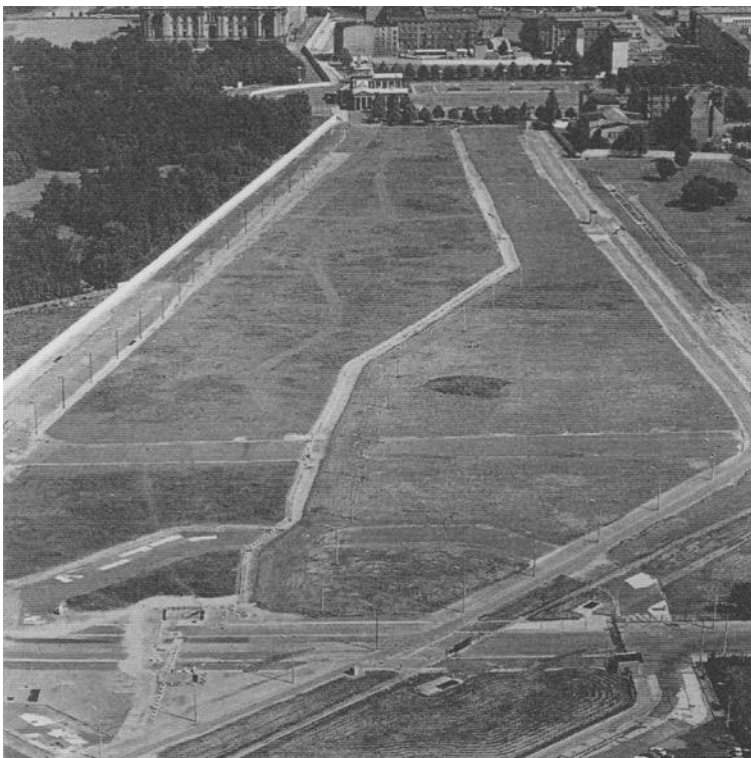


Abb. 88: Blick über die Grenzanlagen zwischen Leipziger Platz und Pariser Platz, Aufnahme 1983

spielungen auf das Achteck des Leipziger Platzes zu finden.²⁹⁹ In erster Linie reflektierten diese Ansätze die damals bestimmenden städtebaulichen Leitbilder zum Aufbau der funktional gegliederten, aufgelockerten und verkehrsgerechten Stadt. Der Pariser Platz sowie der Potsdamer/Leipziger Platz waren zudem nur zwei kleine, nicht explizit zu bearbeitende Teilbereiche der Aufgabe. Von der beigelegten Karte in der Ausschreibung, die gleichsam bereits die Richtung vorgab, bis zu den Wettbewerbsbeiträgen sind gleichwohl bekannte Tendenzen festzustellen: Die Thematisierung des Pariser Platzes verengt sich auf das Brandenburger Tor, dessen Freistellung zu Verkehrszwecken gleichzeitig seine Heraushebung als Monument bedient. Der Potsdamer Platz hingegen wird primär funktional aufgefasst, die Raumfigur des Leipziger Platz in eine entsprechend adäquat erscheinende städtebauliche Struktur lediglich miteinbezogen oder auch aufgehoben. Ob der entwurfliche Umgang mit diesen Orten ein anderer gewesen wäre, wenn die Platzumbauungen zum Zeitpunkt des Wettbewerbs noch existiert hätten, ist dabei nicht zu beantworten. Es darf aber bezweifelt werden, angesichts der Rigorosität, mit der die allermeisten Teilnehmer über die noch bestehende Stadtstruktur hinwegplanten.

Mauerbau und Wiedervereinigung

Mit Errichtung der Berliner Mauer durch die DDR im Jahr 1961 und dem anschließenden Ausbau der Grenzanlagen wurden die räumlich bereits getilgten Plätze dann auch dem erlebbaren stadträumlichen Zusammenhang entzogen. Die verbliebenen Fußabdrücke verschwanden gleichsam im militärisch gesicherten Sperrbereich des Grenzstreifens. Allein das solitär stehende Brandenburger Tor blieb – wenn auch auf Distanz – von beiden Seiten der Berliner Mauer aus wahrnehmbar. Über eine Zeitspanne von fast 30 Jahren waren die ins Abseits geratenen Orte kein Gegenstand entwurflicher Bearbeitung. Von einigen Einlassungen wie dem *Idealplan der südlichen Friedrichstadt* von Rob Krier (1977) oder dem Konzept *Grüne Nord-Süd-Achse* von Colin Rowe (1983) abgesehen, galt der bestehende Status im Ost-Berliner wie West-Berliner Städtebaudiskurs als gesetzt.³⁰⁰ Dies änderte sich grundlegend mit dem ‚Fall der Berliner Mauer‘ im Herbst 1989 und dem am 3. Oktober 1990 offiziell vollzogenen Beitritt der DDR zur Bundesrepublik Deutschland. Die brachliegenden Flächen des Potsdamer Platzes, Leipziger Platzes sowie des Pariser Platzes befanden sich nun wieder inmitten der Stadt, an prägnanten Nahtstellen des zu vereinigenden Berlins, die in besonderem Maß sowohl die vier Jahrzehnte andauernde Teilung als auch deren Überwindung veranschaulichten. Durch die Aussicht, wieder

²⁹⁹ Hier ist ebenfalls der Beitrag von Scharoun und Ebert zu nennen, darüber hinaus die Einreichungen von Le Corbusier, Sverre Pedersen und Albert Heinrich Steiner. Vgl. *Hauptstadt Berlin. Internationaler städtebaulicher Ideenwettbewerb 1957/58*, Ausstellungskatalog Berlinische Galerie, Berlin 1990, S. 116 ff., 177 f., 181 f.

³⁰⁰ Vgl. Carsten Krohn (Hrsg.): *Das ungebaute Berlin: Stadtkonzepte im 20. Jahrhundert*, Berlin 2010, S. 209 ff., 242 ff.

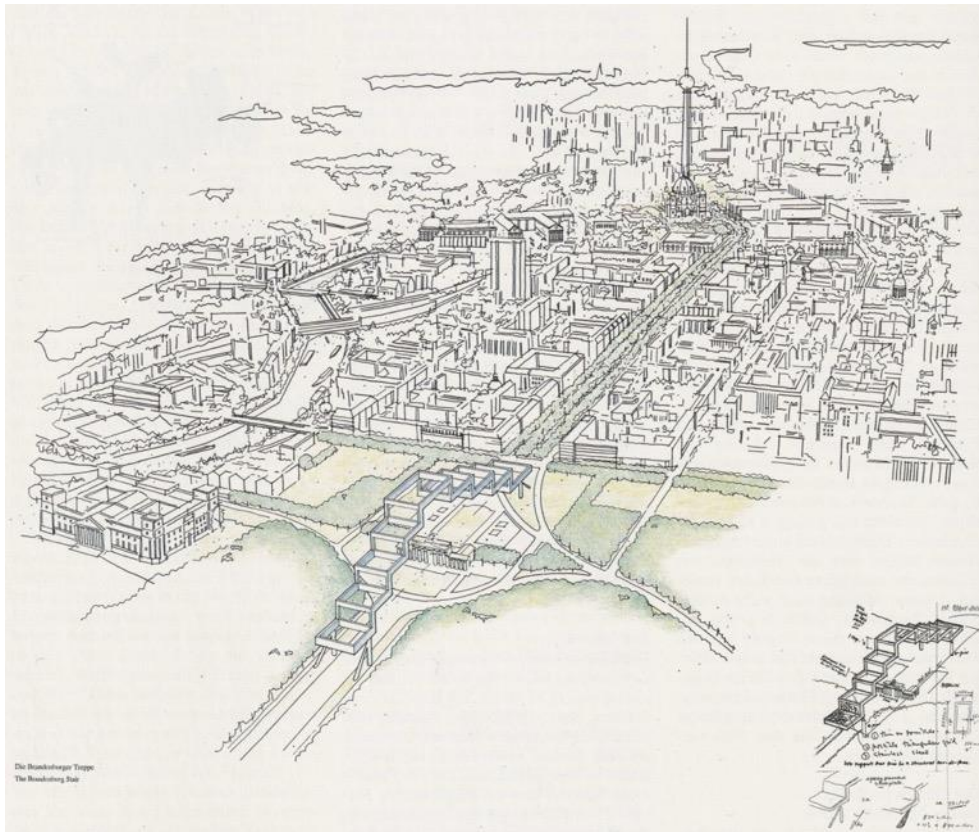


Abb. 89: Denise Scott Brown und Robert Venturi, *Die Brandenburger Treppe*, Entwurf im Rahmen der Ideensammlung *Berlin morgen*, 1990

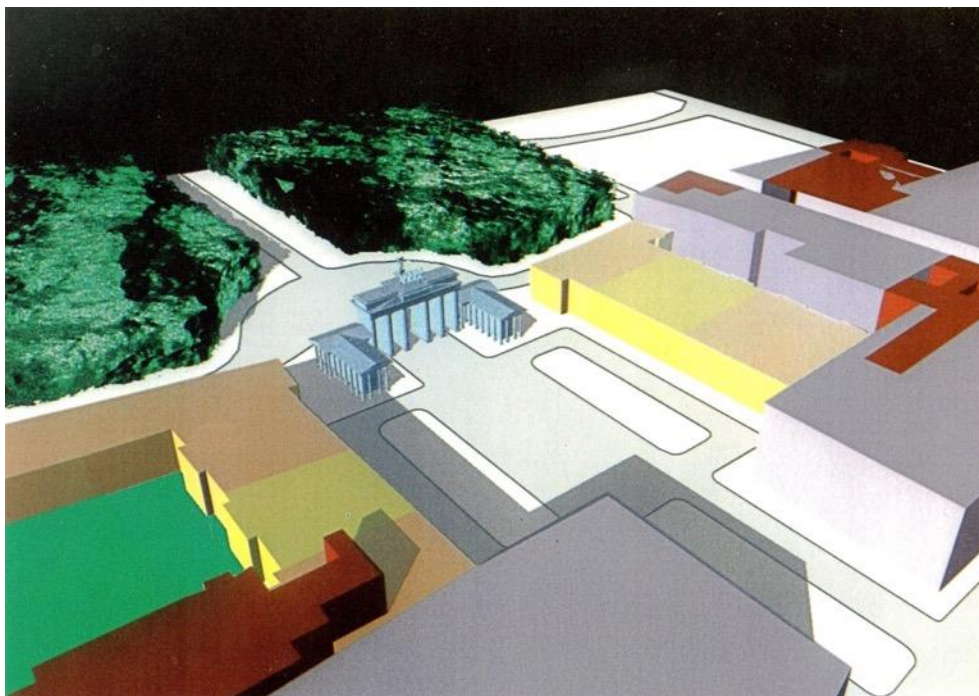


Abb. 90: Bernhard Strecker und Dieter Hoffmann-Axthelm, Visualisierung aus dem städtebaulichen Gutachten zur Neufassung des Pariser Platzes, 1991

Hauptstadt und Regierungssitz zu sein, sowie durch privatwirtschaftliche Projektentwicklungen angetrieben,³⁰¹ kam die Frage nach dem adäquaten städtebaulichen Umgang mit diesen Orten daher nicht nur unmittelbar auf, sondern verband sich von Anfang an mit einer grundsätzlich, kontrovers und bisweilen polemisch geführten Debatte zur Ausrichtung von Städtebau und Architektur im ‚neuen‘ Berlin.³⁰² Auch im Kontext der Jahre um 1990 ist dabei die Wiederkehr bestimmter entwurflicher und argumentativer Motive festzustellen.

Diskurs Pariser Platz 1990 – 1993

Besonders deutlich tritt dies in den Vorschlägen bzw. der Debatte zum Pariser Platz zutage, wo das Brandenburger Tor einmal mehr auf inhaltlicher wie formaler Ebene den primären Bezugspunkt darstellte. Für die im November 1990 initiierte Ideensammlung *Berlin morgen* beispielsweise entwarfen Denise Scott Brown und Robert Venturi eine treppenförmige Großstruktur, die von der Ostseite des Pariser Platzes über das Brandenburger Tor hinweg bis zur Straße des 17. Juni spannt. Dazu schrieben sie mit Verweis auf andere Orte entlang der Berliner Mauer: „[D]as Brandenburger Tor jedoch ist das Symbol schlechthin. Hier, wo unserer Auffassung nach kein Gebäude um dieses Monument herum sein sollte, haben wir ein zweites Tor vorgeschlagen, das Ost und West verbinden soll.“³⁰³ Die symbolische Aufladung des Bauwerks hatte im Kontext von Teilung und Wiedervereinigung also nochmal eine neue Dimension erreicht, die es, obschon noch das Wort *Tor* gebraucht wurde, neuerlich von der eigentlich inhärenten Bindung an den umbauten Platz löste. Die jahrzehntelange Existenz des Brandenburger Tores als Solitär vor leerer Fläche beförderte dies sicher maßgeblich – ein grundlegender Unterschied zu den Freistellungs-Vorschlägen der Zeit vor 1945.

Dass dennoch signifikante Parallelen zu den zuvor untersuchten Zeitebenen bestehen, zeigt nicht zuletzt das Gutachterverfahren, welches schließlich zur Neubebauung des Pariser Platzes in seiner heutigen Form führte. So legten Bernhard Strecker und Dieter Hoffmann-Axthelm im September 1991 ein von der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen beauftragtes Gutachten vor, in

³⁰¹ Der Bereich nördlich des Pariser Platzes wurde frühzeitig für den Flächenbedarf einer neu zu errichtenden Parlamentsverwaltung ausgewiesen. Am Potsdamer Platz erwarben private Investoren bereits 1990 größere Grundstücksareale und planten dort Immobilienentwicklungen. Vgl. Hildebrand Machleidt et al.: *Städtebauliches Gutachten Umfeld Reichstag Pariser Platz*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1992, S. 12, 38 ff.; *Potsdamer Platz / Leipziger Platz, Informationsband zur Ausschreibung des städtebaulichen Wettbewerbes*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1991, S. 4 ff.

³⁰² Vgl. u.a.: *Einfach schwierig. Eine deutsche Architekturdebatte. Ausgewählte Beiträge 1993-1995*, hrsgg. von Gert Kähler, Braunschweig/ Wiesbaden 1995; Bruno Flierl: *Berlin baut um – Wessen Stadt wird die Stadt?*, Berlin 1998; Florian Hertweck: *Der Berliner Architekturstreit. Architektur, Stadtbau, Geschichte und Identität in der Berliner Republik 1989-1999*, Berlin 2010

³⁰³ *Berlin morgen. Ideen für das Herz einer Großstadt*, Ausstellungskatalog, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani und Michael Mönninger, Stuttgart 1991, S. 152

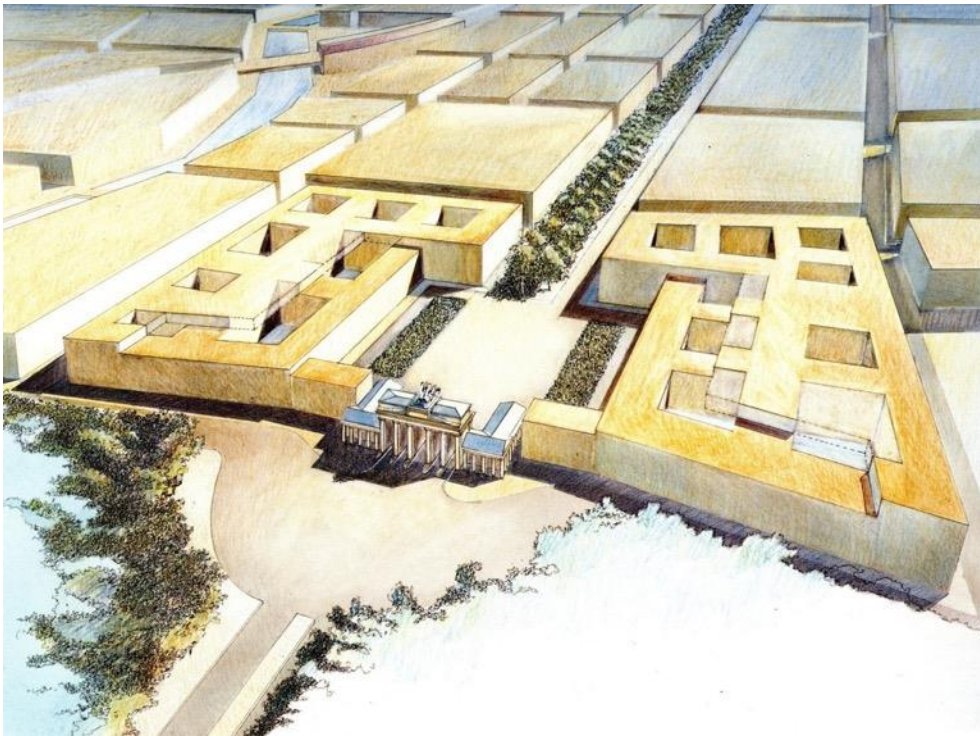


Abb. 91: Hildebrand Machleidt, Walther Stepp und Wolfgang Schäche, Schaubild aus dem städtebaulichen Gutachten zum Umfeld Reichstag und Pariser Platz, 1991



Abb. 92: Heinz Hilmer und Christoph Sattler, 1. Preis im städtebaulichen Wettbewerb Potsdamer / Leipziger Platz, Modellaufnahme, 1991

dem sie dafür plädierten, den Platz neu zu umbauen, die Westseite aber auszusparen und das Brandenburger Tor somit freigestellt zu belassen. Sie argumentierten, dass das Tor seit seiner Errichtung die Dominante bilde und die klassizistische Umdeutung des Platzes dessen Öffnung zum Tiergarten bereits intendiert habe. Zudem sei es eine Konsequenz der nach 1945 gegebenen solitären Stellung, nun auf eine bauliche Einbindung zu verzichten.³⁰⁴ Ein zweites, von Hildebrand Machleidt, Walther Stepp und Wolfgang Schäche für die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz erstelltes Gutachten, das im Januar 1992 vorlag, bezog genau die Gegenposition. Hier argumentierten die Autoren, dass das von Strecker und Hoffmann-Axthelm entwickelte Konzept sowohl im Widerspruch zum Charakter des Brandenburger Tores als auch dem des Pariser Platzes stünde. Während das Tor funktionslos und somit ausschließlich zum Monument würde, verlöre der Platz durch die Öffnung nach Westen seine historisch prägnante Stereometrie und Raumwirkung. Daher solle das Tor durch zwei flankierende Neubauten wieder eingefasst werden.³⁰⁵ Unter veränderten Voraussetzungen trat also erneut die Frage auf, wie mit dem Spannungsfeld aus ‚Platz und Monument‘ umzugehen ist und erneut gab es sowohl den Ansatz, der herausgehobenen Bedeutung des Torbaus durch physische Alleinstellung gerecht zu werden, als auch das Plädoyer für den inhärenten Zusammenhang zwischen dem Tor einerseits und dem geschlossen umbauten Platz andererseits. Einen noch größeren Streitpunkt in der weiteren Debatte um den Pariser Platz bildete allerdings die Frage, welche architektonische Gestalt die neu zu schaffende Bebauung haben solle. Die vorgenannten Gutachten hatten eine nicht historisierende, moderne Architektursprache gefordert, die jedoch einheitlichen Grundsätzen folgen müsse.³⁰⁶ Deren Ausarbeitung widmete sich ein drittes, von Bruno Flierl und Walter Rolfes verfasstes Gutachten, das im September 1993 vorlag. Rekurrierend auf die besondere städtebauliche und stadträumliche Bedeutung des neu entstehenden Platzes sowie auf die Sonderstellung des Brandenburger Tores innerhalb dieses Ensembles, formulierte es Empfehlungen zur Bauhöhe und Fassadenstruktur, zum Wand-Öffnungs-Verhältnis sowie zur Fassadenmaterialität und -farbe.³⁰⁷ Sowohl die Verankerung eines entsprechenden Regelwerks im nachfolgend aufgestellten Bebauungsplan als auch die Gestaltungsvorgaben selbst riefen heftige Kritik hervor, da manche Architekten und Architektur-

³⁰⁴ Vgl. Bernhard Strecker / Dieter Hoffmann-Axthelm: *Pariser Platz. Kritische Rekonstruktion des Bereichs*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Bau und Wohnungswesen, Berlin 1991, S. 10 ff.

³⁰⁵ Vgl. Hildebrand Machleidt et al.: *Städtebauliches Gutachten Umfeld Reichstag Pariser Platz*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1992, S. 28 f.

³⁰⁶ Beide Gutachten gingen von einer Neubebauung auf Basis der historischen Grundstückspartellen aus. Strecker und Hoffmann-Axthelm plädierten dabei für eine an den Seitengebäuden des Brandenburger Tores orientierte Traufhöhe von ca. 12 Meter für die seitlichen Platzwände, während Machleidt, Stepp und Schäche die nachfolgend realisierte Höhe von 18 Meter vorschlugen.

³⁰⁷ Vgl. Bruno Flierl / Walter Rolfes: *Gutachten zur Gestaltung der Gebäude am Pariser Platz in Berlin*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, Berlin 1993

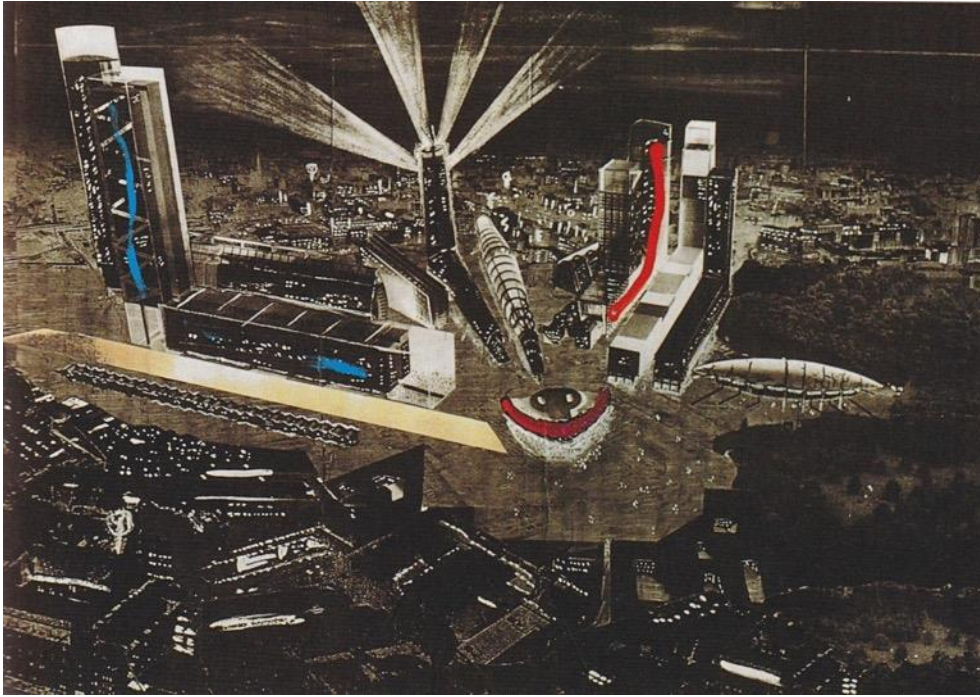


Abb. 93: William Alsop und Jan Störmer, 4. Preis im städtebaulichen Wettbewerb Potsdamer / Leipziger Platz, Perspektivische Gesamtansicht von Osten, 1991

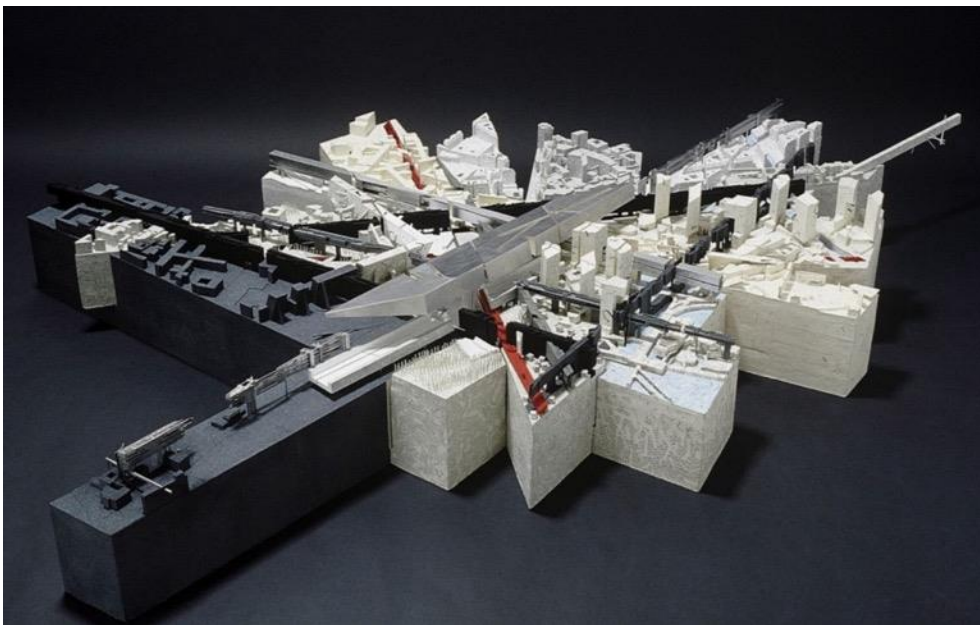


Abb. 94: Daniel Libeskind, Beitrag im städtebaulichen Wettbewerb Potsdamer / Leipziger Platz, Modellansicht von Südosten, 1991

kritiker die künstlerische Freiheit massiv beschnitten und die Entstehung einer zeitgemäßen und mithin adäquaten Neubebauung quasi von Amts wegen unterbunden sahen.³⁰⁸ Im Kontext der vorliegenden Untersuchung ist jedoch vor allem relevant, dass hier einmal mehr das zweite große Thema in der Auseinandersetzung mit dem Pariser Platz erscheint; der Wunsch nach einer architektonisch einheitlichen Umbauung respektive einem vereinheitlichten Gesamtbild – wofür sich nach 1990 tatsächlich eine so vorher noch nie gegebene Chance bot.

Städtebaulicher Wettbewerb Potsdamer / Leipziger Platz 1991

Im zeitgleich geführten Diskurs zur Neubebauung des Potsdamer und Leipziger Platzes sind ebenfalls Parallelen zu den Zeitebenen 1910 und 1930 zu erkennen, obschon diese sich nicht an so konkreten Aspekten wie etwa dem Umgang mit dem Brandenburger Tor am Pariser Platz festmachen lassen. Vielmehr diente die Auseinandersetzung mit der Doppelplatzanlage erneut vor allem auch dazu, grundsätzlichen Vorstellungen und Konzepten vom Städtebau im Zentrum Berlins exemplarisch Ausdruck zu geben. Besonders deutlich wird dies am Beispiel des städtebaulichen Wettbewerbs Potsdamer / Leipziger Platz, der im Juni 1991 unter 16 eingeladenen Architekturbüros ausgeschrieben wurde und der den Auftakt zum mehrstufigen Prozess der sukzessiven Neubebauung bildete.³⁰⁹

Schon die Wettbewerbsausschreibung formulierte nicht nur den übergeordneten Anspruch, diesen Ort „in das polyzentrische Gefüge der Stadt einzubinden und ihm eine zukunftsweisende Urbanität zu verleihen“,³¹⁰ sondern gab hierzu auch die intendierte städtebauliche Ausrichtung vor. Anstatt abermals ein neues Stadtmodell zu suchen, sollte – so lässt sich die Beschreibung der Aufgabe zusammenfassen – eine Neuinterpretation durch Anknüpfen an die historischen Strukturen erreicht werden.³¹¹ Dies schloss auch die Zerstörungsgeschichte des Ortes ein, als wichtigeres Ziel erscheint in der Ausschreibung jedoch die Wiedergewinnung. Die Orientierung am *Modell der europäischen Stadt* sowie der Methode der *kritischen Rekonstruktion* repräsentierte dabei eine bestimmende Position innerhalb des Berliner Städtebaudiskurses, die nicht zuletzt vom gerade berufenen Senatsbaudirektor Hans Stimmann vertreten wurde.³¹² Ein Teil der eingereichten Arbeiten entsprach grundsätzlich dieser Ausrichtung, etwa jene von Heinz

³⁰⁸ Vgl. u.a. Matthias Pabsch: *Pariser Platz – Architektur und Technik. Vom manuellen zum digitalen Zeitalter*, Berlin 2002, S. 141 ff., S. 173 ff.

³⁰⁹ Vgl. u.a. *Ein Stück Großstadt als Experiment. Planungen am Potsdamer Platz in Berlin*, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani und Ramona Schneider, Deutsches Architektur-Museum Frankfurt am Main, Stuttgart 1994

³¹⁰ *Potsdamer und Leipziger Platz. Internationaler engerer Wettbewerb Ausschreibung*, hrsgg. vom Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1991, S. 3

³¹¹ Vgl. ebd. S. 25 ff.

³¹² Vgl. *Berlin und seine Bauten. Teil I: Städtebau*, hrsgg. vom Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin e.V., Berlin 2009, S. 349 f.

Hilmer und Christoph Sattler, die den 1. Preis erhielt und nach einer Überarbeitung als Grundlage für die nachfolgenden Realisierungswettbewerbe diente. Insbesondere die Beiträge von William Alsop und Jan Störmer (4. Preis) oder von Daniel Libeskind präsentierten hingegen konzeptionell wie auch formal gänzlich andere Vorstellungen zur städtebaulichen und architektonischen Ausprägung dieses zentralen Ortes. Alsop und Störmer orientierten sich an der städtebaulichen Typologie des Kulturforums und setzten solitäre Baukörper in den Raum, die allein durch die fächerförmige Ausrichtung auf den Potsdamer Platz miteinander in Beziehung stehen sowie durch ein auf drei vertikalen Ebenen organisiertes Erschließungssystem verbunden sind.³¹³ Dessen Zusammenführung in einem separaten Bauwerk am Potsdamer Platz erinnert dabei – ebenso wie die Öffnung des Leipziger Platzes nach Westen – zumindest motivisch an den Entwurf von Martin Wagner aus dem Jahr 1929. Daniel Libeskind entwickelte in seiner stark assoziativen und symbolisch aufgeladenen Interpretation von Ort und Aufgabe eine Baustruktur, die sich sichtbar allen historischen respektive vorhandenen städtebaulichen Bezügen verweigerte. Die weit über das eigentliche Wettbewerbsgebiet hinausgreifende Collage unregelmäßig dimensionierter und positionierter Baukörper, mit einem riesigen freitragenden ‚Flügel‘ als dominierendem Element, war der plakativste Gegenentwurf zu dem, was in der Ausschreibung intendiert war.³¹⁴ Das Preisgericht konstatierte angesichts dieser Spannbreite, *„daß die Thematik der Wettbewerbsaufgabe und ihre Darstellung bzw. Bewältigung nicht auf einen allgemeinen Konsens zu bringen ist, da die Auffassungen und Interpretationen von Stadtvisionen – auch übertragen auf diesen Berliner Ort – von grundsätzlich unterschiedlichen Vorstellungen und Thesen bestimmt werden“*.³¹⁵ Nach dem ‚Monumentalplatz‘ um 1910 und dem ‚Weltstadtplatz‘ um 1930 dienten der Potsdamer und der Leipziger Platz um 1990 also einmal mehr als Exempel, um grundsätzliche Fragen und Themen des jeweils zeitgenössischen Städtebaus zu verhandeln bzw. hierzu emblematische Entwürfe vorzustellen.

³¹³ Vgl. *Ein Stück Großstadt als Experiment. Planungen am Potsdamer Platz in Berlin*, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani und Ramona Schneider, Deutsches Architektur-Museum Frankfurt am Main, Stuttgart 1994, S. 78 ff.

³¹⁴ Vgl. Carsten Krohn (Hrsg.): *Das ungebaute Berlin: Stadtkonzepte im 20. Jahrhundert*, Berlin 2010, S. 293 ff.

³¹⁵ *Städtebaulicher Wettbewerb Potsdamer / Leipziger Platz, Ergebnisprotokoll der Preissitzung am 1. und 2. Oktober 1991 im ehemaligen Hotel Esplanade*, hrsgg. vom Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1991, S. 7

4.3 Relevanz der Untersuchung für gegenwärtige Diskurse und weitergehende Forschungsfragen

Anhand verschiedener Entwürfe, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten für dieselben Berliner Platzanlagen erarbeitet worden sind, konnte zum einen gezeigt werden, dass ihr Zustandekommen jeweils spezifischen und nicht immer offensichtlichen Bedingungen und Einflüssen unterlag. Was sich schließlich als entworfene Form vermittelt, bedarf also gerade in der retrospektiven Auseinandersetzung einer differenzierten Bewertung, die sich nicht allein auf ästhetische Eindrücke beschränkt. Zum anderen konnte jedoch ebenso gezeigt werden, dass die Entwürfe maßgebliche Positionen im jeweils zeitgenössischen Städtebau reflektieren und dass dabei zwischen den untersuchten Zeitebenen ein signifikanter Wandel festzustellen ist. Er bezieht sich vor allem auf die Formenargumentation, die Art und Weise, wie über die ästhetischen Aspekte gesprochen oder nicht gesprochen wurde. Im Kontext der Fallbeispiele der Zeitebene um 1910 geschah dies unter Verwendung explizit ästhetischer Begrifflichkeiten – ohne exakte Bestimmung oder allseitige Übereinkunft dahingehend, was etwa *Schönheit* konkret ausmacht. Um 1930 hingegen dominierten funktional konnotierte Begriffe und die entworfene Form wurde primär als kausale Ableitung der funktionalen Determinanten argumentiert. Dabei offenbarte die Analyse, dass diese Ableitung tatsächlich mit ästhetischen Überhöhungen einherging und dass Begriffe bzw. Kategorien wie *Funktionalität* oder *Modernität* letztlich auch als Chiffren eines bestimmten ästhetischen Interesses dienten.

Dieses Spannungsfeld zwischen der gezeichneten oder gebauten Form einerseits und ihrer Argumentation und Kritik andererseits, hier als ‚Form und Formerzählung‘ bezeichnet, charakterisiert also ganz wesentlich den Städtebau bzw. städtebaulichen Diskurs um 1910 und um 1930. Vom konkreten Beispiel und seinem spezifischen Kontext ausgehend, eröffnet die im Rahmen dieser Arbeit geleistete Analyse damit einen anderen Zugang zum Städtebau der untersuchten Zeitebenen und kann zu einem besseren Verständnis damaliger Entwürfe und Debatten beitragen. Die gewonnenen Erkenntnisse eignen sich darüber hinaus aber auch als Ansatzpunkte zur kritischen Reflexion gegenwärtiger Diskurse. Denn manche Phänomene im heutigen Umgang mit den ästhetischen Aspekten von Städtebau und Architektur weisen nicht nur große Ähnlichkeit zu den hier untersuchten Formenargumentationen auf, sondern erscheinen als Fortsetzung schon damals feststellbarer Prämissen und Denkmuster. Dazu zählt beispielsweise die Tendenz, den städtebaulichen oder architektonischen Entwurf primär als Ableitung funktionaler, technischer, ökonomischer, ökologischer oder sozialer Aspekte zu begreifen, während gestalterische Gesichtspunkte allenfalls unterstützend dienen. In der aktuell intensiv geführten und grundsätzlich wichtigen Debatte um Abrissvermeidung, ökologisch nachhaltiges und zirkuläres Bauen beispielsweise, spielt die ästhetische Qualität als Eigenwert nur selten eine Rolle. Ebenso finden sich jedoch zahlreiche Beispiele der Gegenwart und jüngeren Vergangenheit, bei denen ästhetische Aspekte als entscheidender Treiber stark polarisierter

Debatten erscheinen – etwa, wenn es um die sichtbare Adaption ‚historischer‘ Gestaltungsformen oder die Rekonstruktion von Stadträumen und Architekturen geht. Für Berlin wäre hier, neben der erwähnten Gestaltungssatzung für den Pariser Platz, beispielsweise die Diskussion um die rekonstruierten Fassaden des Stadtschlusses am Humboldt-Forum oder die Neubebauung des Molkenmarkts zu nennen.³¹⁶ Einerseits werden also ästhetisch determinierte Präferenzen, Absichten und Überzeugungen aus dem Spektrum des objektiv oder ‚rational‘ Diskutierbaren ausgeklammert. Andererseits existieren sehr wohl dezidierte ästhetische Interessen, die jedoch über stellvertretende Begriffe und Kategorien chiffriert respektive konnotiert sind – und sich daher in pauschalisierter Formenkritik Bahn brechen müssen.

Es wäre ein weitergehender Forschungsansatz, auf Basis der vorliegenden Untersuchung nach einem etwaigen Zusammenhang und gemeinsamen Ursprung dieser Phänomene zu fragen. Denn die erwähnte Ausklammerung des Ästhetischen aus dem Feld rational oder objektiv diskutierbarer Entwurfsaspekte ist in gewissem Maß schon in den Formenargumentationen der Zeitebene um 1910 feststellbar; unter Berufung auf das Wesen der Kunst sowie die entsprechende Kompetenz und Autorität des Baukünstlers. Es existierte allerdings ein dezidiert ästhetisch bestimmter und mit entsprechendem Vokabular artikulierter Gestaltungsanspruch, während sich in der Zeitebene um 1930 die Fokussierung auf Funktion oder Zweck und die vermeintliche Relativierung des Eigenwerts der Ästhetik als vehement postuliertes Prinzip zeigte. In der Konsequenz ist die bauliche Form in erster Linie als Resultat bestimmter objektiver Anforderungen und Bedingungen zu begreifen, ohne dass die unterliegenden Prämissen und ästhetischen Interpretationen hinreichend reflektiert oder diskutiert werden. Dieses Argumentations- bzw. Denkmuster kann aber auch zu dem Umkehrschluss verleiten, dass bestimmte bauliche Formen nur Ausdruck eines ganz bestimmten inhaltlichen Programms sein können. Möglicherweise liegt hierin ein Erklärungsansatz für jene immer wieder begegnende Pauschalkritik, die ästhetische Aspekte, bestimmte Gestaltungsformen oder -mittel schablonenhaft mit Attributen wie *modern*, *zeitgemäß*, *fortschrittlich* oder eben *konservativ*, *historisierend*, *reaktionär* belegt – und bisweilen primär als Indikator politischer Orientierung identifiziert.³¹⁷ Die bauliche Form ist hier vor allem insofern Diskursgegenstand, dass sie unmittelbar den Übersprung zu kulturtheoretischen oder soziologischen Ableitungen und Urteilen initiiert. Ihre Relativierung als diskutierbarer Eigenwert von Architektur und Städtebau hätte damit paradoxerweise auf andere Art zur Überhöhung der Ästhetik beigetragen.

³¹⁶ Vgl. u.a. Matthias Alexander: Berlin wird neu gebaut. Kampf um die ganz alte Mitte, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* (F.A.Z. online) vom 29.12.2021, abgerufen 11.06.2025

³¹⁷ Vgl. u.a. *Rechte Räume: Bericht einer Europareise*. ARCH+, Sonderheft Mai 2019, Berlin 2019; Philipp Oswalt: *Bauen am nationalen Haus. Architektur als Identitätspolitik*, Berlin 2023

Als konkreter Untersuchungsgegenstand dieses erweiterten Forschungsansatzes böte sich insbesondere eine Auseinandersetzung mit den Neubebauungen des Potsdamer/ Leipziger Platzes sowie des Pariser Platzes nach 1989/90 an. Denn hier traten nicht nur bereits bekannte argumentative und entwurfliche Motive erneut in Erscheinung (Vgl. Kap. 4.2). Beide Orte waren zudem maßgeblicher ‚Schauplatz‘ der grundsätzlich und kontrovers geführten Debatte zur Ausrichtung von Architektur und Städtebau im ‚neuen‘ Berlin, wobei die vielfach feststellbare Zuspitzung auf die Gestalt der baulichen Form oftmals genau jene zuvor erwähnten Interpretationsmuster und Pauschalisierungen aufwies – was sich bemerkenswerterweise bis in die retrospektive Aufarbeitung dieser Debatte fortsetzt. Florian Hertweck beispielsweise verwandte für seine 2010 erschienene Publikation *Der Berliner Architekturstreit* durchgängig kategorische Zuschreibungen wie ‚antimodern‘, ‚veraltet‘ oder ‚Berliner Historismus‘ und übernahm in dieser Hinsicht unreflektiert die Prämissen einer spezifischen Diskursposition. Auch die Relativierung dezidiert ästhetischer Fragen als Eigenwert spiegelt sich hier exemplarisch. Denn im Kontext seiner kulturtheoretisch bestimmten Analyse zählte Hertweck etwa die Debatte um die Berliner Traufhöhe deshalb zu den „grotesken Erörterungen, [weil sie] *aus rein stadt-physiognomischen und somit ästhetischen Beweggründen als Norm festgeschrieben wurde* [...]“.³¹⁸ Eine Untersuchung zu ‚Form und Formerzählung‘ am Beispiel der Neubebauungen des Potsdamer/ Leipziger Platzes und des Pariser Platzes nach 1989/90 wäre daher prädestiniert, zeitlich wie inhaltlich auf Diskurse der Gegenwart aufzuschließen.

Die vorliegende Arbeit ist auf ausgewählte Entwürfe konzentriert, die um 1910 bzw. um 1930 für den Potsdamer und Leipziger Platz sowie den Pariser Platz entstanden. Zu ihrem spezifischen Entstehungskontext, der Formenargumentation und -kritik sowie der Einbettung in den jeweils zeitgenössischen städtebaulichen Diskurs konnten neue Erkenntnisse gewonnen werden, die vor allem in der Gesamtheit und gewählten Kontextualisierung wesentlich zur Erweiterung des Forschungsstands beitragen. Der Ansatz, bestmöglich die Prämissen, Zusammenhänge sowie inhärenten Widersprüche von ‚Form und Formerzählung‘ zu analysieren und kritisch zu reflektieren, eignet sich dabei nicht nur als methodischer Zugang in der architektur- und stadtbaugeschichtlichen Forschung. Das Bewusstsein für das Spannungsfeld von Form einerseits und Formerzählung andererseits kann ebenso dazu beitragen, die unvermeidbare und daher generell notwendige Auseinandersetzung mit den ästhetischen Aspekten des Bauens inhaltlich differenzierter und konstruktiver zu gestalten.

³¹⁸ Florian Hertweck: *Der Berliner Architekturstreit. Architektur, Stadtbau, Geschichte und Identität in der Berliner Republik 1989-1999*, Berlin 2010, S. 324

5 Anhang

5.1 Quellenverzeichnis

Architekturmuseum Technische Universität Berlin:

Sammlungsbestand „Umgestaltung der Straße Unter den Linden, Berlin“, Erläuterungsberichte und Zeichnungen der Teilnehmer des Linden-Wettbewerbs von 1925;

Inv. Nr. 7849-7976, 19282-19288, 19383, 19384, 20395

Architekturmuseum Technische Universität Berlin:

Sammlungsbestand „Wettbewerb Groß-Berlin 1910“, Zeichnungen von Teilnehmern des Wettbewerbs von 1908/09;

Inv.-Nr. 7807-7848, 8008-8010, 8014, 8068, 15686, 16218, 20010, 20122-20133, 20513-20529, 20532-20559, 20562-20569, B 2619,18- B 2619,22

Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (GStA PK) Berlin:

I. HA Rep. 210 Akademie des Bauwesens 1886-1945, Sitzungsprotokolle
Februar 1906 – November 1909;

I. HA Rep. 210 Akademie des Bauwesens 1886-1945, Nr. 9, Nr. 21, Nr. 50,
Gutachten über die Frage der Erhaltung der Königskolonnaden in Berlin 1909/10;

I. HA Rep. 210 Akademie des Bauwesens 1886-1945, Nr. 51

Geoportal Berlin, digitales Informationssystem der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen Berlin:

Luftbilder 1954 (Schrägaufnahmen); 1954_sl_2831_pan, 1954_sl_2832_pan,

1954_sl_2088_pan, 1954_sl_2089_pan,

Luftbilder 1959; 1959_10_287_pan,

Luftbilder 1969; 1969_10_24_414_pan

Landesarchiv Berlin, Kartenabteilung und Online-Dienst HistoMap:

Plan von Berlin und Umgegend bis Charlottenburg, aufgenommen von Ferdinand Boehm (1861), *Übersichtsplan von Berlin*, Verlag Julius Straube (1910), Kartenwerke zur Innenstadt, aufgenommen 1932-36, 1936/37, 1939, 1950, 1955, 1959, 1962, 1966, 1989, 1992 (abgerufen über HistoMap)

5.2 Literaturverzeichnis

5.2.1 Zeitgenössische Literaturquellen zur Zeitebene 1910

Berichte über Versammlungen und Besichtigungen. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg. 1910, Nr. 92, S. 749

Bericht über den Vortrag „Die Entlastung des Potsdamer Platzes“ von Johannes Hirte, gehalten am 13.12.1907 beim Architekten-Verein zu Berlin, in: *Deutsche Bauzeitung*, 42. Jg., 1908, Nr. 16, S. 98

Beurteilung der zum Wettbewerb „Gross-Berlin“ eingereichten 27 Entwürfe durch das Preisgericht, o. O. (Berlin) o. J. (1910)

Blum, Otto: Das Problem der Innenstadt Berlin und die Eisenbahnen. in: *Bauwelt*, 1. Jg. 1910, Nr. 14, S. 1 ff.

Blum, Otto: Der Verkehr, die Grundlage des künftigen Groß-Berlin. Vortrag abgedruckt in: *Der Städtebau*, 8. Jg. 1911, Nr. 7, S. 73 ff.

Brinckmann, Albert E.: *Platz und Monument. Untersuchungen zur Geschichte und Ästhetik der Stadtbaukunst in neuerer Zeit*, Berlin 1908

Brinckmann, Albert E.: Der Wettbewerb Groß-Berlin. in: *Bauwelt*, 1. Jg., 1910, Nr. 10, S. 9 f.

Brinckmann, Albert E.: Phantastisch oder in den Grenzen der Möglichkeit? Eine Entgegnung von Privatdozent Dr. A. E. Brinckmann, in: *Bauwelt*, 1. Jg. 1910, Nr. 20, S. 10

Bruno Schmitz. XIII. Sonderheft der Berliner Architekturwelt, mit Text von Hans Schliepmann, Berlin 1913

Die Architektur auf der Großen Berliner Kunstausstellung 1910. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg. 1910, Nr. 54, S. 417 ff.

Die Preisbewerbung für Entwürfe zu einem National-Denkmal Kaiser Wilhelms I. in: *Deutsche Bauzeitung*, 23. Jg., 1889, ab Nr. 75, S. 451 ff.

Die Stadtmitte von Paris und die Knotenpunkte des Verkehrs. in: *Der Städtebau*, 7. Jg., 1910, Heft 10, S. 109 ff.

Die Umgestaltung des Brandenburger Tores. in: *Berliner Tageblatt* vom 8. März 1908

Die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in Preußen 1900 bis 1910. Bericht an Seine Majestät den Kaiser und König, erstattet von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, Berlin 1911

Eiselen, Fritz: Die Tunnel-Entwürfe der Großen Berliner Straßenbahn und die Frage der Entlastung der Leipziger Straße. in: *Deutsche Bauzeitung*, 42. Jg., 1908, Nr. 18, S. 110 ff.

Eiselen, Fritz: Die Lösung der Verkehrsfrage im Wettbewerb Groß-Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg. 1910, Nr. 50, S. 385 ff.

Führer durch die Allgemeine Städtebau-Ausstellung Berlin, Berlin 1910

Goecke, Theodor: Welche Erwartungen dürfen wir an das Ergebnis des Wettbewerbs ‚Gross-Berlin‘ knüpfen? Vortrag abgedruckt in: *Der Städtebau*, 8. Jg. 1911, Nr. 1-3, hier Nr. 2, S. 16 ff.

Hegemann, Werner: Der neue Bebauungsplan für Chicago. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., 1910, ab Nr. 40, S. 303 ff.

Hegemann, Werner: *Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf*, Band 1, Berlin 1911

Hénard, Eugène: Die Vorstädte von Paris und der neue Parkgürtel. in: *Der Städtebau*, 7. Jg., 1910, Heft 1, S. 4 ff.

Hénard, Eugène: Die Stadtmitte von Paris und die Knotenpunkte des Verkehrs. in: *Der Städtebau*, 7. Jg., 1910, Heft 10, S. 109 ff.

Hofmann, Albert: Die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platz in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 40. Jg., 1906, Nr. 84, S. 573 f.

Hofmann, Albert: Das Axiom von der Unantastbarkeit des Pariser Platzes in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 41. Jg., 1907, Nr. 26, S. 177 ff.

Hofman, Albert: Groß-Berlin, sein Verhältnis zur modernen Großstadtbewegung und der Wettbewerb zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebauliche Entwicklung Berlins und seiner Vororte im zwanzigsten Jahrhundert. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg., 1910, ab Nr. 25, S. 169 ff.

Ideenwettbewerb für die künstlerische Gestaltung des Pariser Platzes. in: *Berliner Architekturwelt*, 9. Jg., 1906/07, Nr. 9, S. 360

Krause, Friedrich: *Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin*, Berlin 1908

Laying out London. in: *The Builder*, 93. Jg., 1907, Nr. 3383, S. 639 ff.

Lehweß, Walter: Architektonisches von der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung zu Berlin. in: *Berliner Architekturwelt*, 13. Jg., 1910, Nr. 4, S. 123 ff.

Lehweß, Walter: Die Ergebnisse des Wettbewerbs um einen Bebauungsplan für Groß-Berlin und die Allgemeine Städtebauausstellung in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 30. Jg., 1910, Nr. 41, S. 273 ff.

Nachtlicht, Leo: Die Umgestaltungen im Städtebild Berlins nach dem preisgekroenten Entwurf von Havestadt & Contag, Schmitz und Blum. in: *Bauwelt*, 1. Jg., 1910, Nr. 10, S. 24 ff.

Plan einer tiefgreifenden Umgestaltung der Verhältnisse im Herzen von Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 39. Jg., 1905, Nr. 79, S. 480

Preisausschreiben für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 40. Jg., 1906, Nr. 83, S. 566

Preisausschreiben für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 26. Jg., 1906, Nr. 83, S. 530

Preisausschreiben für die künstlerische Gestaltung des westlichen Abschlusses des Pariser Platzes in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 27. Jg., 1907, Nr. 25, S. 179

Schliepmann, Hans: Die Zukunft des Brandenburger Tores in Berlin. in: *Berliner Architekturwelt*, 9. Jg., 1906/07, Nr. 10, S. 363 ff.

Schmitz, Bruno: Phantastisch oder in den Grenzen der Möglichkeit?, in: *Bauwelt*, 1. Jg. 1910, Nr. 19, S. 1 ff.

Spindler, Ernst: Das Brandenburger Tor und seine Erweiterung. in: *Berliner Architekturwelt*, 10. Jg., 1907, Nr. 4, S. 128 ff.

Stahl, Fritz: Der Pariser Platz. in: *Berliner Tageblatt* vom 2. März 1908

Stahl, Fritz: Das Ihnesche Modell. in: *Berliner Tageblatt* vom 9. März 1908

Stübben, Joseph: Pariser Straßendurchbrüche. in: *Deutsche Bauzeitung*, 38. Jg., 1904, Nr. 96, S. 596 ff.

Stübben, Joseph: Von der Pariser Stadterweiterung. in: *Deutsche Bauzeitung*, 43. Jg., 1909, Nr. 71, S. 481 ff.

Vorschläge für eine Umgestaltung des Potsdamer Platzes in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 41. Jg., 1907, Nr. 48, S. 339 ff.

Wettbewerb für ein Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I. in: *Blätter für Architektur und Kunsthandwerk*, 3. Jg., 1890, Nr. 1, S. 3, Tafel 8 und 9

Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin 1911

Zur Ausführung bestimmter Entwurf für ein Völkerschlacht-National-Denkmal bei Leipzig. in: *Deutsche Bauzeitung*, 31. Jg., 1897, Nr. 59, S. 368 f.

Zur Frage der Erhaltung des bestehenden Zustandes des Pariser Platzes zu Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 42. Jg., 1908, Nr. 34, S. 225 ff.

Zur Geschichte des Potsdamer Platzes in Berlin und seiner Umgestaltungen. in: *Deutsche Bauzeitung*, 32. Jg., 1898, Nr. 33, S. 205 ff.

Zur Versetzung der Königskolonnnaden in Berlin. in: *Deutsche Bauzeitung*, 44. Jg. 1910, Nr. 27, S. 189 ff.

5.2.2 Zeitgenössische Literaturquellen zur Zeitebene 1930

Berlin im Jahre 1931. in: *Deutsche Bauzeitung*, 65. Jg., 1931, o. Nr., S. 34 f.

Berlin von Morgen. Der neue Potsdamer Platz, in: *Der Welt-Spiegel, illustrierte Halbmonatsschrift zum Berliner Tageblatt*, Ausgabe Nr. 20 vom 19. Mai 1929, S. 5

Blunck, Richard: Wird der Potsdamer Platz in Berlin erneut umgestaltet? in: *Deutsche Bauzeitung*, 62. Jg., 1928, Beilage *Stadt und Siedlung*, o. Nr., S. 24

Breuer, Marcel: Verkehrsarchitektur – ein Vorschlag zur Neuordnung des Potsdamer Platzes. in: *Das neue Berlin*, Heft 7, S. 136 ff., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

Das Brandenburger Tor in Berlin. in: *Die Kunst im Deutschen Reich*, Baukunstteil, Ausgabe Juni 1939, S. 254 ff.

Das neue Berlin. Grossstadtprobleme, hrsgg. von Martin Wagner und Adolf Behne, Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

Der Berliner Opernplatz. in: *Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 5/8, S. 83 ff.

Der Gross-Berliner Wettbewerb der Zeitschrift Städtebau. in: *Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 1/2, S. 25

Der neue Potsdamer Platz, in: *Vossische Tageszeitung* vom 16. Juni 1929

Die Berliner Ost-West-Achse nach der Planung des Generalbauinspektors. in: *Die Kunst im Deutschen Reich*, Baukunstteil, Ausgabe Juni 1939, S. 234 ff.

Die ‚neuen‘ Linden in Berlin. in: *Deutsche Bauhütte*, 28. Jg., 1924, Nr. 5, S. 48

Die Straße als Einheit. in: *Der Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 5/8, S. 95 ff.

Die Umgestaltung der Strasse ‚Unter den Linden‘. in: *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit*, 8. Jg., 1927, Nr. 3, S. 59 f.

Eine Nordsüd-Verbindung für das Berliner Bahnnetz der Reichsbahn. in: *Der Städtebau*, 23. Jg., 1928, Heft 7, S. 170 ff.

Elkart, Karl: Neuordnung des Berliner Verkehrs mittels Straßendurchbrüchen. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 45. Jg., 1925, Nr. 19, S. 226 f.

Entscheidung des Preisgerichts im Wettbewerb: „Wie soll Berlins Hauptstrasse ‚Unter den Linden‘ sich im Laufe des 20. Jahrhunderts gestalten?“ in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 9. Jg., 1925, Heft 11, S. 497 f.

Ergebnis des Wettbewerbs: Welche baukünstlerische Aufgabe in Gross-Berlin ist die wichtigste und volkstümlichste? in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 9. Jg., 1925, Heft 5, S. 217 f.

Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 10. Jg., 1926, Heft 2, S. 61 ff.

Ergebnisse des „Linden“-Wettbewerbs. in: *Städtebau*, 21. Jg., 1926, Heft 2, S. 24 ff., Heft 9/10, S. 160 ff., Heft 11, S. 176 ff.

Großberliner Verkehrspläne. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 45. Jg., 1925, Nr. 17, S. 201 f.

Gutkind, Erwin: Der Potsdamer Platz als Mittelpunkt Berlins. in: *Bauwelt*, 20. Jg., 1929, Nr. 41, S. 967 f.

Häring, Hugo: Lichtreklame im Städtebild, Typoskript zum Vortrag auf der 16. Jahresversammlung der Deutschen Beleuchtungstechnischen Gesellschaft in Karlsruhe am 22. Juni 1928, TU Kaiserslautern, Sammlung GTA, Katalog: Hugo Häring, HHA-01-607

Hegemann, Werner / Elbert Peets: *The American Vitruvius. An Architects' Handbook of Civic Art*, New York 1922

Hegemann, Werner: Berliner Neubauten, Umbauten, Aufstockungen. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 8. Jg., 1924, Heft 5/6, S. 133 ff.

Hegemann, Werner: Potsdamer Platz-Phantasien. in: *Der Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 11/12, S. 176 f.

Hegemann, Werner: Berliner Verkehrsregelung. in: *Der Städtebau*, 23. Jg., 1928, Heft 8, S. 192 ff.

Hegemann, Werner: Luckhardt's und Erich Mendelsohn's Neubauten am Potsdamer Platz. in: *Wasmuths Monatshefte für Baukunst*, 15. Jg., 1931, Heft 5, S. 226 ff.

Hegemann, Werner: *City Planning Housing*, Volume III, edited by William W. Forster and Robert C. Weinberg, New York 1938

Ideenwettbewerb zur Umgestaltung der Straße ‚Unter den Linden‘. in: *Deutsche Bauzeitung*, 59. Jg., 1925, Nr. 98, Beilage *Wettbewerbe* Nr. 12, S. 89 ff

Koeppen, Walter / Otto Jaekel: *Bauordnung für die Stadt Berlin: vom 9. November 1929*, 3. überarbeitete Auflage, Berlin 1936

Langen, Gustav: Berliner Städtebaufragen. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 47. Jg., 1927, Nr. 26, S. 315 ff.

Möhring, Bruno: Die Umgestaltung des Potsdamer Platzes in Berlin. in: *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit*, 5. Jg., 1924, Heft 6, S. 81 ff.

Möhring, Bruno: Der Potsdamer Platz. Vorschlag einer städtebaulichen Lösung, in: *Stadtbaukunst alter und neuer Zeit*, 5. Jg., 1924, Heft 7, S. 97 f.

Schulz, Bruno: Zur Verkehrsregelung auf dem Potsdamer Platz in Berlin. in: *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 44. Jg., 1924, Nr. 44, S. 377 und Nr. 52, S. 481 f.

Studie über eine Verkehrssanierung der Berliner City. in: *Deutsche Bauzeitung*, 65. Jg., 1931, Beilage *Stadt und Siedung* Nr. 6, S. 45 ff.

The elevated sidewalk. in: *Scientific American*, Bd. 109, 1913, Nr. 4, S. 67

Unter den Linden 1680 bis 1980. Ergebnisse des Wettbewerbs: „Wie soll Berlins Hauptstrasse sich im 20. Jahrhundert gestalten?“, hrsgg. von Werner Hegemann, Berlin o. J. (1927)

‚Unter den Linden‘. Ausgang des Wettbewerbs, in: *Deutsche Bauhütte*, 29. Jg., 1925, Nr. 24, S. 313 f.

Vergangenheit und Zukunft der Straße ‚Unter den Linden‘. in: *Deutsches Bauwesen*, 2. Jg., 1926, Nr. 13, S. 121 ff.

Wagner, Martin: Das neue Berlin – die Weltstadt Berlin. in: *Das neue Berlin*, Heft 1, S. 4 f., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

Wagner, Martin: Das Formproblem eines Weltstadtplatzes. Wettbewerb der Verkehrs-A.G. für die Umbauung des Alexanderplatzes, in: *Das neue Berlin*, Heft 2, S. 33 ff., hier Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988

Wagner, Martin: Städtebauliche Probleme der Großstadt. Nachdruck in: *Martin Wagner 1885-1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks*, Ausstellungskatalog, Berlin 1986, S. 102 ff.

Wagner, Martin: *Städtebauliche Probleme in amerikanischen Städten und ihre Rückwirkung auf den deutschen Städtebau*, Berlin 1929

Westachsen. in: *Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 5/8, S. 86 f.

Wie soll Berlins Hauptstraße ‚Unter den Linden‘ sich im Laufe des 20. Jahrhundert gestalten? in: *Deutsche Bauzeitung*, 59. Jg., 1925, Nr. 87, Beilage Stadt und Siedlung Nr. 22, S. 176

Zucker, Paul: *Entwicklung des Stadtbildes. Die Stadt als Form*, München, Berlin 1929

Zum Linden-Wettbewerb. in: *Städtebau*, 20. Jg., 1925, Heft 5/6, S. 67 ff.

Zwei städtebauliche Brennpunkte in Berlin, in: *Deutsche Bauzeitung*, 65. Jg., 1931, Beilage Stadt und Siedlung Nr. 13, S. 105 f.

5.2.3 Literatur der architektur- und stadtbaugeschichtlichen Forschung

Anthologie zum Städtebau, Band II, Das Phänomen der Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani, Katia Frey, Eliana Perotti, Berlin 2014

Berlin morgen. Ideen für das Herz einer Großstadt, Ausstellungskatalog, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani und Michael Mönninger, Stuttgart 1991

Berlin und seine Bauten. Teil I: Städtebau, hrsgg. vom Architekten- und Ingenieur-Verein zu Berlin e.V., Berlin 2009

Buttlar, Adrian von: *Leo von Klenze. Führer zu seinen Bauten*, Berlin, München 2016

Demps, Laurenz: *Der Pariser Platz. Der Empfangssalon Berlins*, Berlin 1995

Demps, Laurenz / Louis Back: *Der Leipziger Platz, gestern und morgen*, Berlin 2002

Die Metropole. Industriekultur in Berlin im 20. Jahrhundert, hrsgg. von Jochen Boberg, Tilman Fichter, Eckhardt Gillen, Band Berlin 2 der Reihe Industriekultur deutscher Städte und Regionen, Berlin 1986

Düwel, Jörn / Niels Gutschow: *Verkehr in Not. Das Automobil im Städtebau*, Berlin 2024

Einfach schwierig. Eine deutsche Architekturdebatte. Ausgewählte Beiträge 1993-1995, hrsgg. von Gert Kähler, Braunschweig/ Wiesbaden 1995

Ein Stück Großstadt als Experiment. Planungen am Potsdamer Platz in Berlin, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani und Ramona Schneider, Deutsches Architektur-Museum Frankfurt am Main, Stuttgart 1994

- Engel, Helmut: *Baugeschichte Berlin*, 3 Bände, Berlin 2009
- Flierl, Bruno / Walter Rolfes: *Gutachten zur Gestaltung der Gebäude am Pariser Platz in Berlin*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, Berlin 1993
- Flierl, Bruno: *Berlin baut um – Wessen Stadt wird die Stadt?*, Berlin 1998
- Giersberg, Hans-Joachim: *Friedrich als Bauherr. Studien zur Architektur des 18. Jahrhunderts in Berlin und Potsdam*, Berlin 1986
- Güttler, Peter und Sabine: *Zeitschriften-Bibliographie zur Architektur in Berlin von 1919 bis 1945. Die Bauwerke und Kunstdenkmale von Berlin, Beiheft 14*, Berlin 1986
- Häring, Hugo: Zwei Städte. Eine physiognomische Studie (1926), in: *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, Band II.2, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014, S. 818 ff.
- Hauptstadt Berlin. Internationaler städtebaulicher Ideenwettbewerb 1957/58*, Ausstellungskatalog Berlinische Galerie, Berlin 1990
- Hederer, Oswald: *Friedrich von Gärtner 1792-1847. Leben Werk Schüler*, München 1976
- Heischkel, Henriette: *Bauen in West-Berlin 1949 – 1963. Die Rolle der Bauverwaltung im Spannungsfeld von Kunst und Politik*, Berlin 2018
- Hertweck, Florian: *Der Berliner Architekturstreit. Architektur, Stadtbau, Geschichte und Identität in der Berliner Republik 1989-1999*, Berlin 2010
- Hilberseimer, Ludwig: Grosstadtbauten (1925). in: *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, Band II.2, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014, S. 909 ff
- Krohn, Carsten (Hrsg.): *Das ungebaute Berlin: Stadtkonzepte im 20. Jahrhundert*, Berlin 2010
- Lampugnani, Vittorio Magnago: *Die Stadt im 20. Jahrhundert. Visionen, Entwürfe, Gebautes*, Zwei Bände, Berlin 2010
- Le Corbusier: Le centre des grandes villes (1923). in: *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, Band II.2, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014, S. 902 ff.
- Machleidt, Hildebrand / Walther Stepp / Wolfgang Schäche: *Städtebauliches Gutachten Umfeld Reichstag Pariser Platz*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1992
- Mächler, Martin: Die Großsiedlung und ihre weltpolitische Bedeutung (1918). in: *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, Band II.2, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014, S. 795 ff.
- Martin Wagner 1885-1957. Wohnungsbau und Weltstadtplanung. Die Rationalisierung des Glücks*, Ausstellungskatalog, Berlin 1986
- Mauter, Horst: Der Potsdamer Platz im Wandel der Zeit. in: *Der Potsdamer Platz. Eine Geschichte in Wort und Bild*, Berlin 1991

- Oswalt, Philipp: *Bauen am nationalen Haus. Architektur als Identitätspolitik*, Berlin 2023
- Pabsch, Matthias: *Zweimal Weltstadt. Architektur und Städtebau am Potsdamer Platz*, Berlin 1998
- Pabsch, Matthias: *Pariser Platz – Architektur und Technik. Vom manuellen zum digitalen Zeitalter*, Berlin 2002
- Panorama der Straße Unter den Linden vom Jahre 1820*, mit einem Text von Hans-Werner Klünner, Berlin 1991
- Plan of Chicago*, prepared under the direction of The Commercial Club by Daniel H. Burnham and Edward H. Bennett, edited by Charles Moore, Reprint der Ausgabe von 1909 mit einer Einführung von Kirsten Schaffer, New York 1993
- Pommer, Richard et al.: *In the Shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer Architect, Educator and Urban Planner*, Chicago 1988
- Potsdamer Platz / Leipziger Platz, Informationsband zur Ausschreibung des städtebaulichen Wettbewerbes*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1991
- Potsdamer und Leipziger Platz. Internationaler engerer Wettbewerb Ausschreibung*, hrsgg. vom Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1991
- Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Bauwelt Fundamente I*, hrsgg. von Ulrich Conrads, unveränderter Nachdruck der 2. Auflage von 1981, Basel 2001
- Rechte Räume: Bericht einer Europareise. ARCH+*, Sonderheft Mai 2019, Berlin 2019
- Reichhardt, Hans J. / Wolfgang Schäche: *Von Berlin nach Germania. Über die Zerstörungen der „Reichshauptstadt“ durch Albert Speers Neugestaltungsplanungen*, Berlin 2001 (2. Auflage)
- Ribbe, Wolfgang: *Geschichte Berlins. Von der Frühgeschichte bis zur Gegenwart*, Zwei Bände München 1987
- Scarpa, Ludovica: *Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/ Wiesbaden 1986
- Schäche, Wolfgang: Die Friedrichstadt in Berlin-Mitte. Geschichte, Bestand, Planung, in: *Architektur in Berlin. Jahrbuch 1993/94*, hrsgg. von der Architektenkammer Berlin, Hamburg 1994, S. 62 ff.
- Schäche, Wolfgang: Die Dorotheenstadt. Zu Geschichte und Bestand, in: *Architektur in Berlin. Jahrbuch 1995*, hrsgg. von der Architektenkammer Berlin, Hamburg 1995, S. 44 ff.
- Schäche, Wolfgang: Spurensuche am Pariser Platz. in: *1945. Krieg-Zerstörung-Aufbau, Architektur und Stadtplanung 1940-1960*, Schriftenreihe der Akademie der Künste, Band 23, Berlin 1995, S. 25 ff.
- Schäche, Wolfgang / Brigitte Jacob / David Pessier: *Das Meiserwerk. Der Architekt Martin Punitzer und der Roxy-Palast*, Berlin 2021

Schäche, Wolfgang / David Pessier: *Unter den Linden Ecke Charlottenstraße. Geschichte eines traditionsreichen Berliner Bankhauses*, Berlin 2022, S. 57 ff.

Sonne, Wolfgang: *Hauptstadtplanungen 1900-1914. Die Repräsentation des Staates in der Stadt*, Dissertation an der Freien Universität Berlin, 2001

Sonne, Wolfgang: Kult des großen Plans. in: *Stadtvisionen 1910 | 2010. Berlin Paris London Chicago, 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin*, hrsgg. von Harald Bodenschatz et al., Berlin 2010, S. 108 f.

Sonne, Wolfgang: ‚Stadtbaukunst‘ als Konzept: ein internationales Phänomen um 1910, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1/2010. Themenschwerpunkt Der Wettbewerb Groß-Berlin 1910 im internationalen Kontext*, Berlin 2010, S. 14 ff.

Sonne, Wolfgang: Stadtbaukunst. Die Disziplin Städtebau als kulturelles Projekt, in: *Anthologie zum Städtebau, Band II, Das Phänomen der Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne*, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani et al., Berlin 2014, S. 93 ff.

Städtebau 1908 / 1968 / 2008. Impulse aus der TU (TH) Berlin, Dokumentation des Symposiums vom 7. Februar 2008, hrsgg. von Harald Bodenschatz, Berlin 2009

Städtebaulicher Wettbewerb Potsdamer / Leipziger Platz, Ergebnisprotokoll der Preissitzung am 1. Und 2. Oktober 1991 im ehemaligen Hotel Esplanade, hrsgg. vom Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1991

Stadtvisionen 1910 | 2010. Berlin Paris London Chicago, 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin, hrsgg. von Harald Bodenschatz, Christina Gräwe, Harald Kegler, Hans-Dieter Nägelke, Wolfgang Sonne, Berlin 2010

Stimmann, Hans: Weltstadtplätze und Massenverkehr. in: *Die Metropole. Industriekultur in Berlin im 20. Jahrhundert*, hrsgg. von Jochen Boberg et al., München 1986, S. 134 ff.

Strecker, Bernhard / Dieter Hoffmann-Axthelm: *Pariser Platz. Kritische Rekonstruktion des Bereichs*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Bau und Wohnungswesen, Berlin 1991

Tubbesing, Markus: Der Wettbewerb Groß-Berlin: Die Suche nach der Einheit im Großstadt-Chaos, in: *Stadtvisionen 1910 | 2010. Berlin Paris London Chicago, 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin*, hrsgg. von Harald Bodenschatz et al., Berlin 2010, S. 64 ff.

Tubbesing, Markus: *Der Wettbewerb Gross-Berlin. Die Entstehung einer modernen Disziplin Städtebau*, Tübingen/ Berlin 2018

Unter Strom. Berlin auf dem Weg zur Metropole, hrsgg. von Dorothee Haffner, Christina Stehr, Berlin 2019

Verkehrsfrage und Stadtentwicklung, 100 Jahre Gross-Berlin 2, hrsgg. von Harald Bodenschatz, Cordelia Polinna, Berlin 2017

Von Berlin nach Neuteutonia. ARCH+ 122, Juni 1994, Aachen 1994

Wohnen in Berlin. Ausstellungskatalog 100 Jahre Wohnungsbau in Berlin, Berlin 1999

Yeats, Johanna: *Bruno Schmitz (1858-1916): Reformarchitekt zwischen Historismus und beginnender Moderne*, Norderstedt 2020

5.3 Abbildungsquellenverzeichnis

1945. Krieg-Zerstörung-Aufbau, Architektur und Stadtplanung 1940-1960, Schriftenreihe der Akademie der Künste, Band 23, Berlin 1995: Abb. 82

Akademie der Künste, Berlin, Baukunstarchiv: 39, 40, 50, 53, 84

Architekt Punitzer. Bauten, Berlin o. J. (1930): Abb. 52

Architekturmuseum Technische Universität Berlin: Abb. 3, 6, 7, 18, 61-70, 74-81

Berliner Architekturwelt, 10. Jg., 1907, Nr. 4: Abb. 21-24, 30

Berlin morgen. Ideen für das Herz einer Großstadt, Ausstellungskatalog, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani und Michael Mönninger, Stuttgart 1991: Abb. 88, 89

Berliner Zeitung vom 27. August 1950: Abb. 85

Bildarchiv Foto Marburg, Universität Marburg: Abb. 72

Blätter für Architektur und Kunsthandwerk, 3. Jg., 1890, Tafel 9: Abb. 25;
9. Jg., 1896, Tafeln 24, 25: Abb. 28, 29

Bruno Schmitz. XIII. Sonderheft der Berliner Architekturwelt, mit Text von Hans Schliepmann, Berlin 1913: Abb. 16, 17

Das neue Berlin. Grossstadtprobleme, hrsgg. von Martin Wagner und Adolf Behne, Reprint der Ausgabe von 1929, Basel 1988: Abb. 36-38, 41, 49

David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries: Abb. 27

Der Städtebau, 7. Jg., 1910, Heft 10: Abb. 46;
20. Jg., 1925, Heft 5/8: Abb. 71;
20. Jg., 1925, Heft 11/12: Abb. 43

Deutsche Bauzeitung, 40. Jg., 1906, Nr. 84: Abb. 20;
41. Jg., 1907, Nr. 48: Abb. 9;
42. Jg., 1908, Nr. 34: Abb. 31, 32;
44. Jg., 1910, Nr. 27: Abb. 19;
44. Jg., 1910, Nr. 54: Abb. 33, 34;
62. Jg., 1928, Beilage *Stadt und Siedlung*, o. Nr.: Abb. 42, 44;
65. Jg., 1931, Beilage *Stadt und Siedlung* Nr. 6: Abb. 57;
65. Jg., 1931, Beilage *Stadt und Siedlung* Nr. 13: Abb. 55

Die Disconto-Gesellschaft. in: Stätten deutscher Arbeit. Band 1, hrsgg. von Prof. Dr. Max J. Wolff, Berlin 1930: Abb. 73

Die Fahrt / Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft, 1. Jg., 1929, Nr. 1: Abb. 51

Ein Stück Großstadt als Experiment. Planungen am Potsdamer Platz in Berlin, hrsgg. von Vittorio Magnago Lampugnani und Ramona Schneider, Deutsches Architektur-Museum Frankfurt am Main, Stuttgart 1994: Abb. 92, 93

Geoportal Berlin, digitales Informationssystem der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin: Abb. 83, 87

Hegemann, Werner: *City Planning Housing*, Volume III, edited by William W. Forster and Robert C. Weinberg, New York 1938: Abb. 56

Hilberseimer, Ludwig: *Grosstadtbauten*, Hannover 1925: Abb. 48

Landesarchiv Berlin, Kartenabteilung: Abb. 8, 35

Le Corbusier: *Urbansime*. Collection de L'Esprit Nouveau, Paris o. J. (1925): Abb. 47

Library of Congress, Prints and Photographs Online Catalog (PPOC): Abb. 26

Machleidt, Hildebrand / Walther Stepp / Wolfgang Schäche: *Städtebauliches Gutachten Umfeld Reichstag Pariser Platz*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1992: Abb. 91

Pabsch, Matthias: *Pariser Platz – Architektur und Technik. Vom manuellen zum digitalen Zeitalter*, Berlin 2002: Abb. 45

Plan of Chicago, prepared under the direction of The Commercial Club by Daniel H. Burnham and Edward H. Bennett, edited by Charles Moore, Reprint der Ausgabe von 1909 mit einer Einführung von Kirsten Schaffer, New York 1993: Abb. 10, 14, 15

Planungsgrundlagen für den städtebaulichen Ideenwettbewerb ‚Hauptstadt Berlin‘. bearbeitet vom Senator für Bau- und Wohnungswesen, Berlin 1957: Abb. 86

Scarpa, Ludovica: *Martin Wagner und Berlin. Architektur und Städtebau in der Weimarer Republik*, Braunschweig/ Wiesbaden 1986: Abb. 58

Stadtvisionen 1910 | 2010. Berlin Paris London Chicago, 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin, hrsgg. von Harald Bodenschatz, Christina Gräwe, Harald Kegler, Hans-Dieter Nägelke, Wolfgang Sonne, Berlin 2010: Abb. 11-13

Strecker, Bernhard / Dieter Hoffmann-Axthelm: *Pariser Platz. Kritische Rekonstruktion des Bereichs*, hrsgg. von der Senatsverwaltung für Bau und Wohnungswesen, Berlin 1991: Abb. 90

Studio Libeskind, New York: Abb. 94

Unter den Linden 1680 bis 1980. Ergebnisse des Wettbewerbs: „Wie soll Berlins Hauptstrasse sich im 20. Jahrhundert gestalten?“, hrsgg. von Werner Hegemann, Berlin o. J. (1927): Abb. 59, 60

Wasmuths Monatshefte für Baukunst, 15. Jg., 1931, Heft 5: Abb. 54

Wettbewerb Gross-Berlin. Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin 1911: Abb. 4, 5

Zentral- und Landesbibliothek Berlin (ZLB), Digitale Landesbibliothek Berlin: Abb. 1, 2