

## Umgestaltung des Alexanderplatzes

Hierzu Seite 1 bis 4 der Kupfertiefdruckbeilage

Berlin steht vor der Notwendigkeit, in den kommenden Jahren eine Reihe Plätze der Innenstadt: Alexanderplatz, Potsdamer Platz, Augusta-Viktoria-Platz an der Gedächtniskirche, Hallesches Tor u. a. umzugestalten. Dem gesteigerten Verkehr sind diese Verkehrsknotenpunkte am wenigsten gewachsen. Dringlich ist die Umgestaltung des Alexanderplatzes. Durch den Ausbau des Untergrundbahnnetzes — der Alexanderplatz wird zum größten Umsteigebahnhof der Berliner Untergrundbahn — wird eine Neugestaltung des Platzes unerlässlich, die sich nicht beschränken kann auf die Verkehrsregelung.

Erfreulich, festzustellen, daß hier einmal der Magistrat seit langem planmäßig vorgegangen ist. Er hat es verstanden, zu einem Gesamtpreis von etwa 80 Millionen den größten Teil der den Alexanderplatz umsäumenden Grundstücke in seinen Besitz zu bringen. Außer dem Warenhaus Tieß auf der Westseite des Platzes befinden sich meines Wissens auf der Ostseite nur noch zwei oder drei Grundstücke in Privathand. Das erleichtert naturgemäß die Festlegung einer neuen Baufluchtlinie, nicht minder eine einheitliche architektonische Ausgestaltung des ganzen Platzes. Um so mehr, da das Warenhaus Tieß sich bereit erklärt hat, sich einer solchen einheitlichen Umgestaltung anzuschließen. Aus verwaltungstechnischen Gründen ist die Durchführung der Verkehrs N.-G. übertragen worden, die eben dabei ist, den Untergrundbahnhof fertigzustellen.

Der Alexanderplatz ist Kreuzungspunkt für den Verkehr aus der Königstraße, die sich nach Norden und Nordosten gabelt in die Neue König- und Landsberger Straße, und für den Ost-Westverkehr durch die Alexanderstraße. Eine achsiale Anlage, um die auch bei der Umgestaltung nicht herumzukommen ist, so unerfreulich sie sowohl aus verkehrstechnischen wie ästhetischen Gründen sein mag. Die Verkehrstechniker fordern einen Kreisverkehr, in der Mitte eine Grünfläche mit den Kreuzungen für die Elektrische, drum herum die Kreise für Auto- und Fußgängerverkehr. Als Radius für die Grünfläche sind 50 m vorgesehen. Ein Kompromiß aus Verkehrsnotwendigkeit und Wirtschaftlichkeit. Für eine reibungslose Abwicklung des errechneten Verkehrs wäre ein größerer Radius angebracht gewesen; andererseits konnte man von dem hochwertigen Gelände für Verkehrszwecke nur so viel preisgeben, als unerlässlich war.

Auf dieser Grundlage ist dann von dem Berliner Stadtbaurat Dr.-Ing. Martin Wagner ein Generalbebauungsplan aufgestellt worden, der diesen Kreisverkehr auch architektonisch zu fassen versucht. Der meines Erachtens durchaus richtige Gesichtspunkt war, diesen wichtigen Verkehrsknotenpunkt, der die Verbindung des Ostens mit der City bildet, durch einheitliche Ausgestaltung gleich den Berliner Platzgestaltungen auch repräsentativ zu einem Mittelpunkt zu machen. Einheitliche Fassaden-, einheitliche Gesimmsführung im Kreis um die Verkehrsfläche herum, nach der Stadtbahn zu eine Hochhausanlage. In den Alexanderplatz münden fünf Hauptverkehrsstraßen, die jede Art von Platzwandung aufschlitzen. Um trotzdem zu einer gewissen Geschlossenheit zu kommen, schlug Wagner die Ueberbauung der im Norden einmündenden Landsberger und Neuen Königstraße in Höhe von drei Stockwerken vor. Womit vom Hochbauamt aus nur die Grundlage geschaffen werden sollte für die Weiterarbeit. Es wurden dann zu einem engeren Wettbewerb sechs Privatarchitekten aufgefordert: die Brüder Luchardt, Mies, Behrens, Mebes, Schaudt, und aus Köln Müller-Erkelenz.

Wie man zu dem Vorschlag Wagners auch stehen mag, unbedingt wird man der Art, wie hier vorgegangen worden, zustimmen müssen. Das Städtische Hochbauamt hat die Grundlage geprüft und geklärt, hat mit einem Entwurf dann gezeigt, wie es die Lösung sich etwa denkt, und dann ist man an eine Reihe Privatarchitekten herangetreten, um durch ihre Mitarbeit gegebenenfalls zu einer besseren Lösung zu gelangen. Dabei war für die bearbeitenden Architekten wie auch für die Beurteilung ein fester Maßstab gegeben.

Das Ergebnis war dann auch, daß die aufgeforderten Architekten die Grundidee Wagners bestätigten. Nur ein Entwurf ist anders: der von Mies van der Rohe. Dieser Entwurf ist bedeutsam, schon durch die Selbstständigkeit der

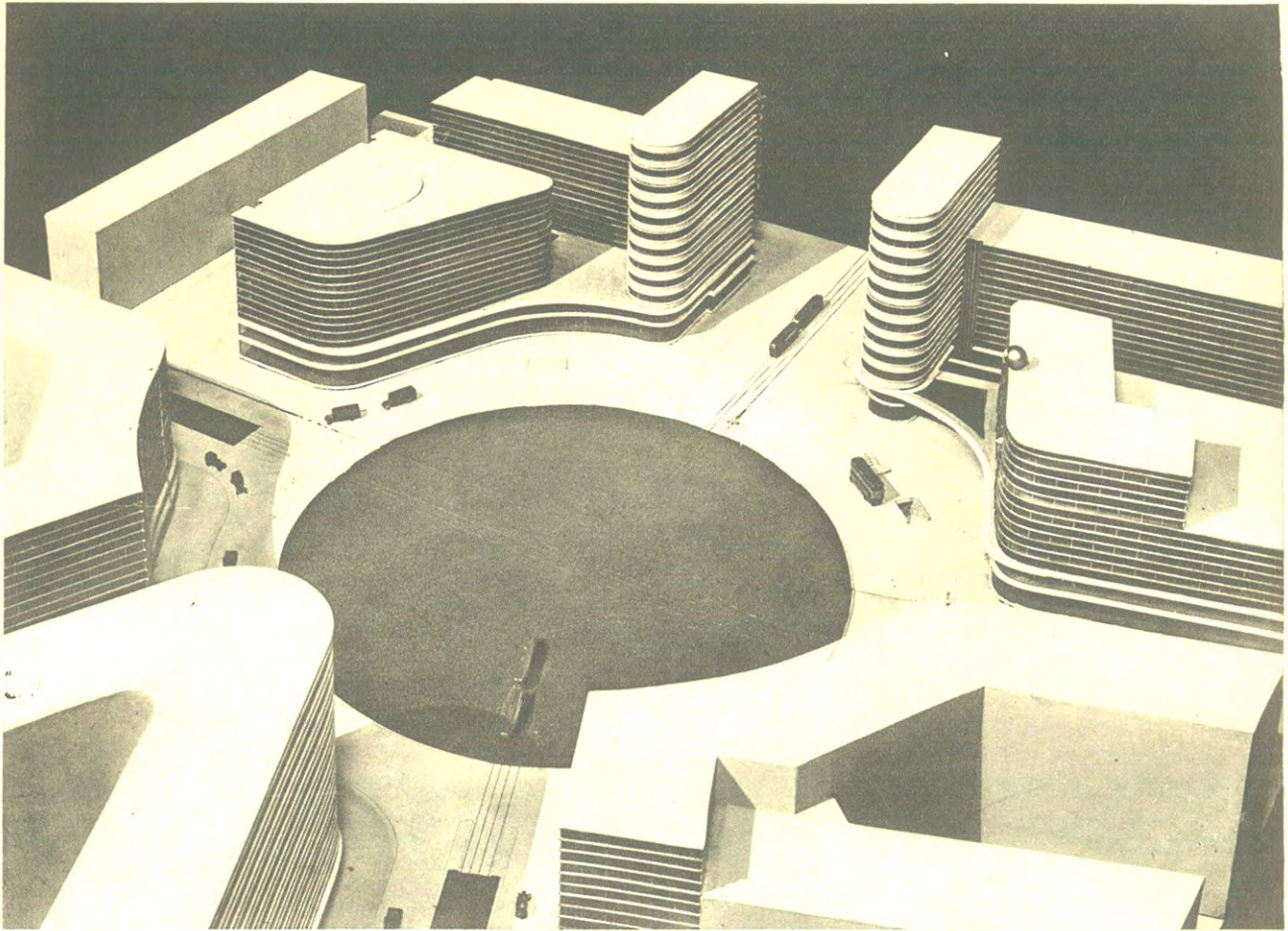
Lösung. Mies ist der Auffassung, daß Verkehrsregelung und architektonische Gestaltung eines Platzes unabhängig voneinander behandelt werden können. Wogegen sich um so weniger etwas einwenden läßt, als bei den meisten der von früher her vorhandenen Plätze, mit denen der über alle Erwartungen und Berechnungen angewachsene Verkehr sich abzufinden hat, dieser Zustand besteht, ohne daß man gerade Grund hätte, darüber beglückt zu sein. Mies erreicht eine eindrucksvolle Verteilung der Baumassen. Nach der Stadtbahnseite zu legt er ein Hochhaus an, dem nach der Ostseite hin eine — überaus eindrucksvolle — Neugestaltung des Polizeipräsidentiums entspricht. Dabei setzt der Entwurf sich allerdings über die vorhandene wie auch über die vorgezeichnete Baufluchtlinie lässig hinweg. So sehr, daß durch die Preisgabe wertvollstem Baugelände, das die Stadt zu hohem Preis kaufen müßte, eine Belastung entsteht, die die Durchführung ernsthaft in Frage stellt. Das dürfte wohl auch der Grund gewesen sein, der bei der Beurteilung die Auscheidung bedingte. Möglich, daß dieser Entwurf von Mies eine Entwicklung richtig vorwegnimmt; hier erhebt sich die Frage, wie weit es zu verantworten ist, die Gegenwart im Hinblick auf die Zukunft vorzubelasten. Und wenn trotz aller Weiträumigkeit in einer Zeit der dringlichen und aus Mangel an Mitteln nicht abstellbaren Wohnungsnot eine Verwaltung davor zurückschreckt, kann man das zum mindesten verstehen.

Die übrigen Entwürfe halten sich, wie gesagt, an das von Wagner vorgeschlagene Kreisrund. Müller-Erkelenz überbaut es auch nach der Bahnhofseite zu und macht so aus dem Alexanderplatz einen Kessel. Unmöglich. Mebes spannt über die Straßenzüge ein Brückenband, das naturgemäß gegen die großen Massen der Hochhausbauten nicht aufkommen kann. Schaudt begnügt sich mit einem dekorativen Panorama. Behrens gliedert durch ein Vertikalsystem, das in endloser Wiederholung monoton und auch kleinlich wirken muß.

Der Entwurf der Architekten Brüder Luchardt und Alfons Nier, den das Gutachterkollegium an erster Stelle empfohlen hat, nimmt die Anregung Wagners auf und gelangt zu einer Lösung, die in ihrer Einheitlichkeit und Straffheit in der Tat das hat, was Wagner „weltstädtisch“ nennt. Die achsiale Anordnung der Verkehrswege, die nun einmal da und gegeben ist, sich auch nicht wegreden läßt, wird zur Grundlage auch für die architektonische Gestaltung. Um den Platz herum im Kreisrund, neun Stockwerke hoch, wagrechte Streifen aus Glas und Eisen. Von der Bahnhofseite her, symmetrisch angeordnet, zwei Hochhausbauten. Gleichsam Torbauten in der Richtung des aus der Königstraße einmündenden Verkehrsstroms. Für die Nordseite ist wie bei Wagner eine Ueberbauung der beiden Straßenzüge vorgesehen; eine nicht minder geglückte zweite Lösung sieht von dieser Ueberbauung der Neuen König- und Landsberger Straße ab und setzt in den Zwickel zwischen diesen beiden Straßenzügen ein als Abschluß die Königstraße beherrschendes Verwaltungshochhaus. Auch dieser Lösung kann man zustimmen, wenn wirtschaftliche Gründe gegen eine Ueberbauung sprechen sollten.

Bereinzelt hört man aus Architektenkreisen gegen alle diese Versuche einer einheitlichen Durchgestaltung den Einwand eines allzu großen Formalismus. Man meint, die verschiedenartigen Zwecke, denen diese Bauten zu dienen haben, ließen sich nicht einspannen in ein solches System von Horizontalbändern. Mir scheint, daß die andere Gefahr, nämlich die der Formlosigkeit, die weit größere ist. Um so mehr, da doch schließlich Büro Büro ist, und da die Läden, um die es sich ferner handelt, im Grunde auch einem gleichen Zweck dienen, ob mit der oder jener Ware gehandelt wird. Wenn wie hier einmal die Möglichkeit besteht, einem zügellosen Individualismus zu entgehen — der alle heutigen Großstädte zu so grauenhaften Gebilden gemacht hat —, so sollte man am wenigsten von Architektenseite widersprechen. Darin hat Wagner unbedingt recht, wenn wir in Berlin anfangen wollen, statt kleinstädtisch weltstädtisch zu bauen, so müssen wir über die einzelne Parzelle hinaus sehen und auch planen.

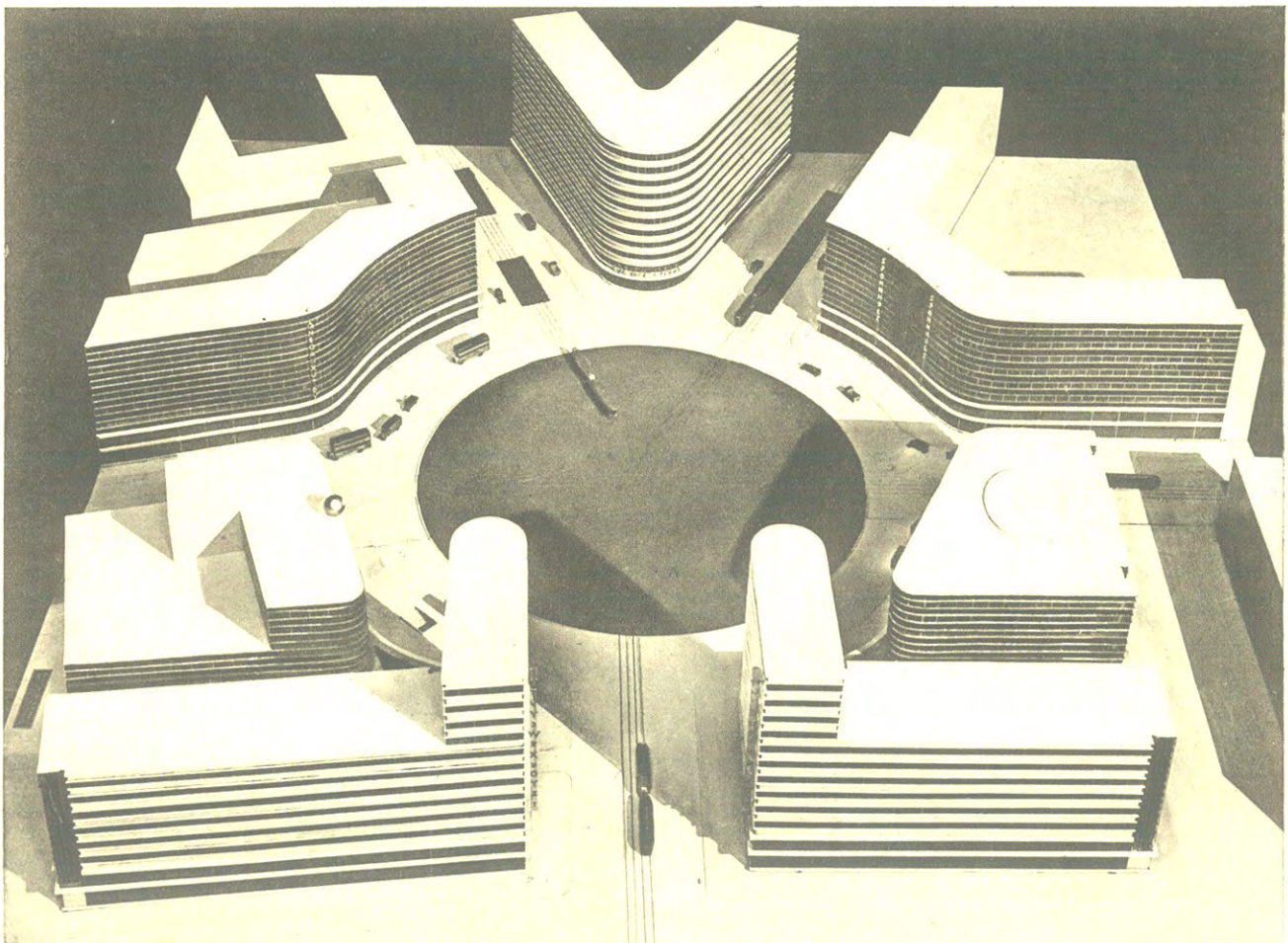
Paul Westheim.



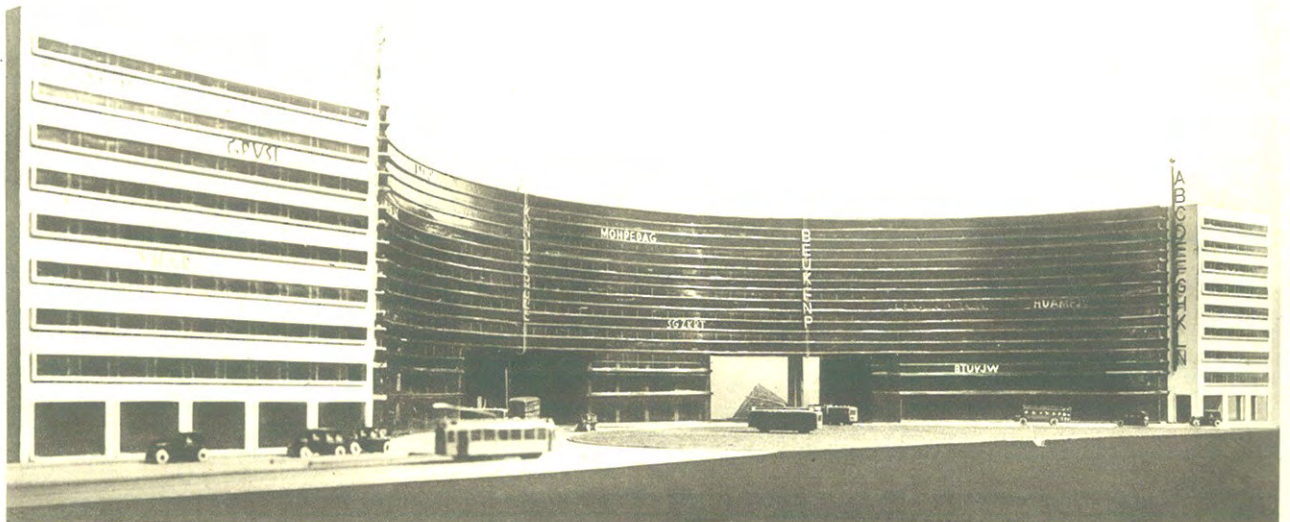
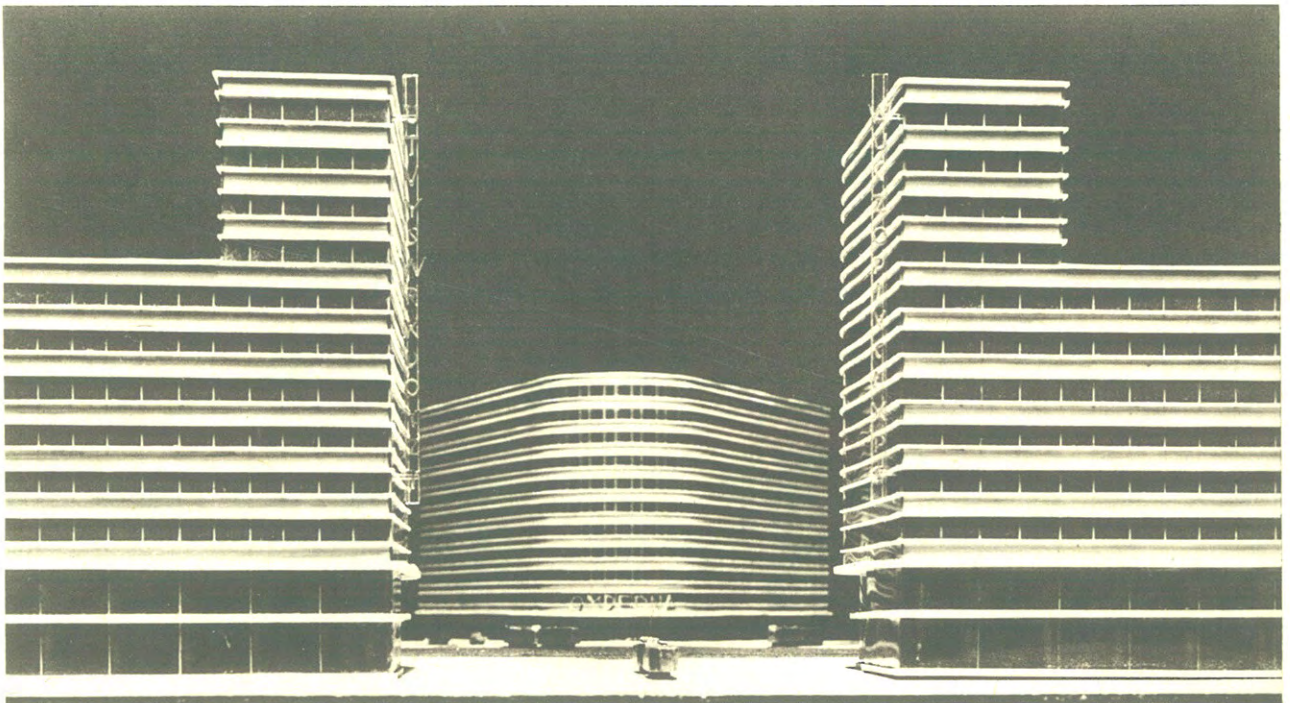
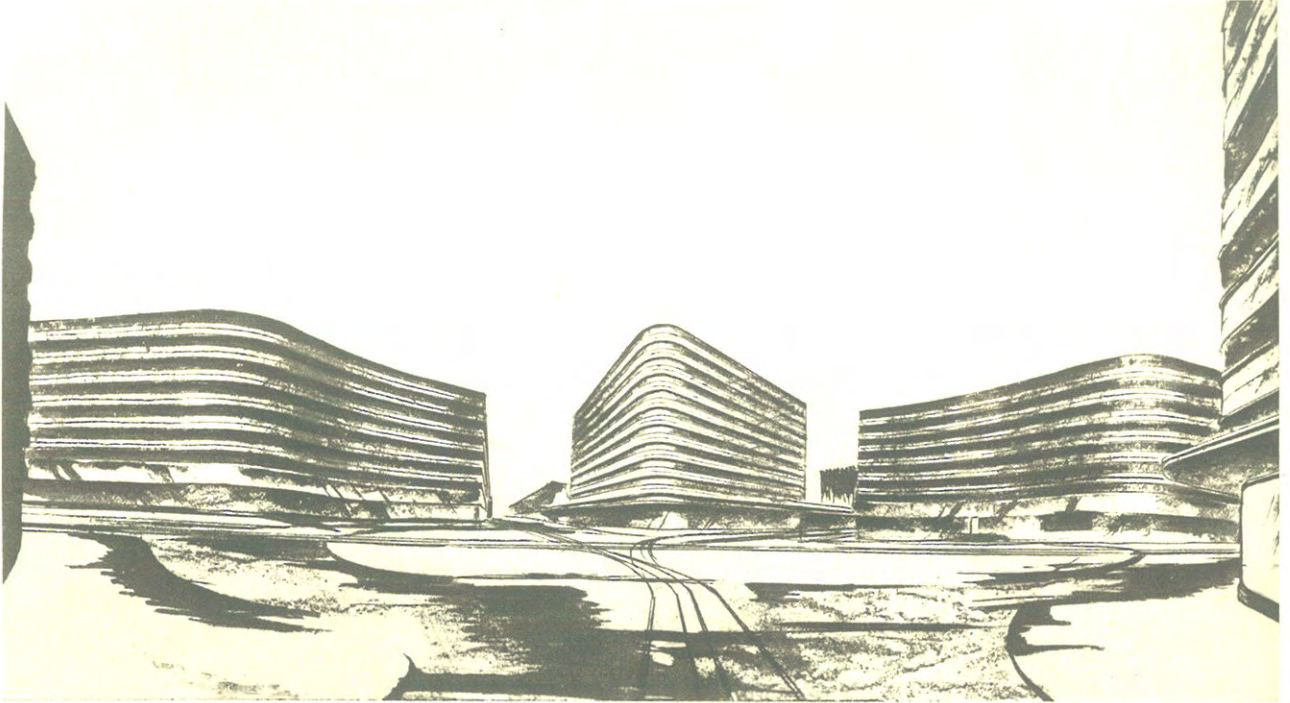
Entwurf Architekten Brüder Luckhardt und Alfons Anker, Berlin. 1. Preis. Modell nach Westen gesehen.

## Städtebauwettbewerb: Alexanderplatz Berlin

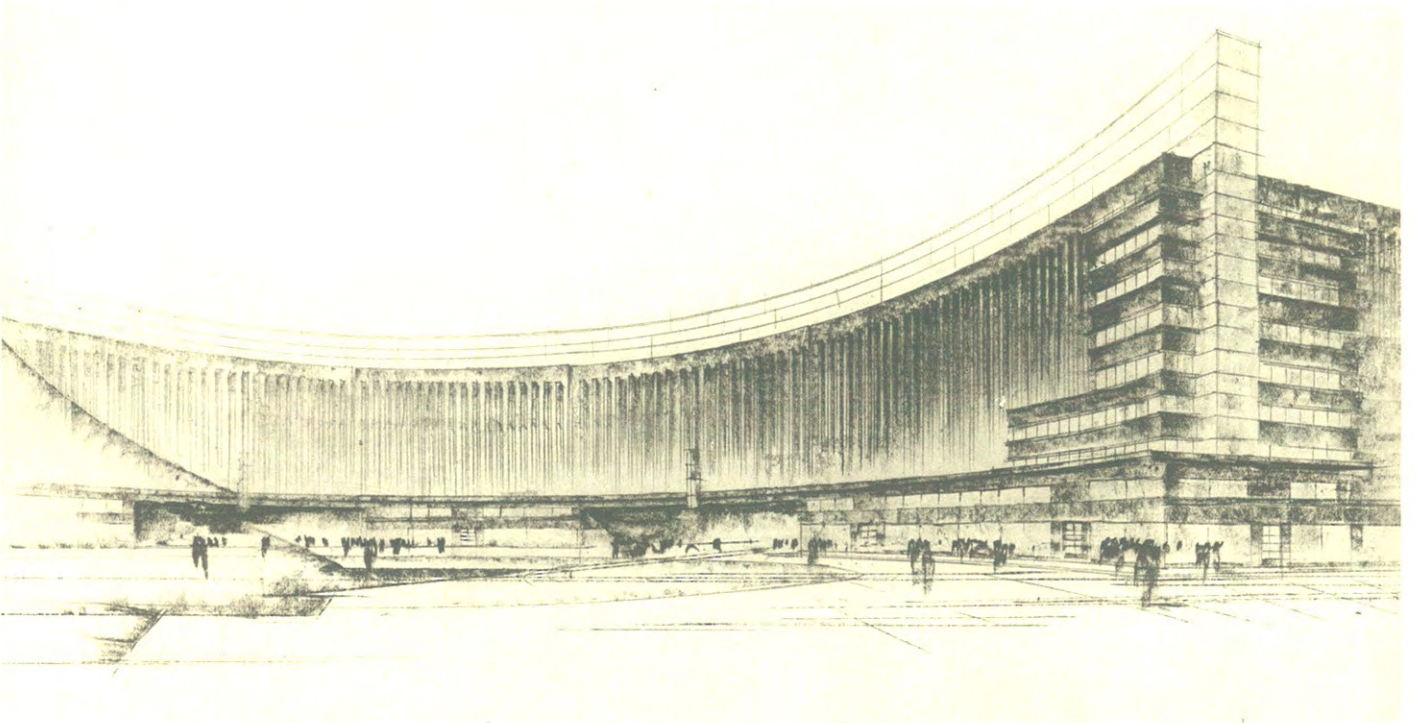
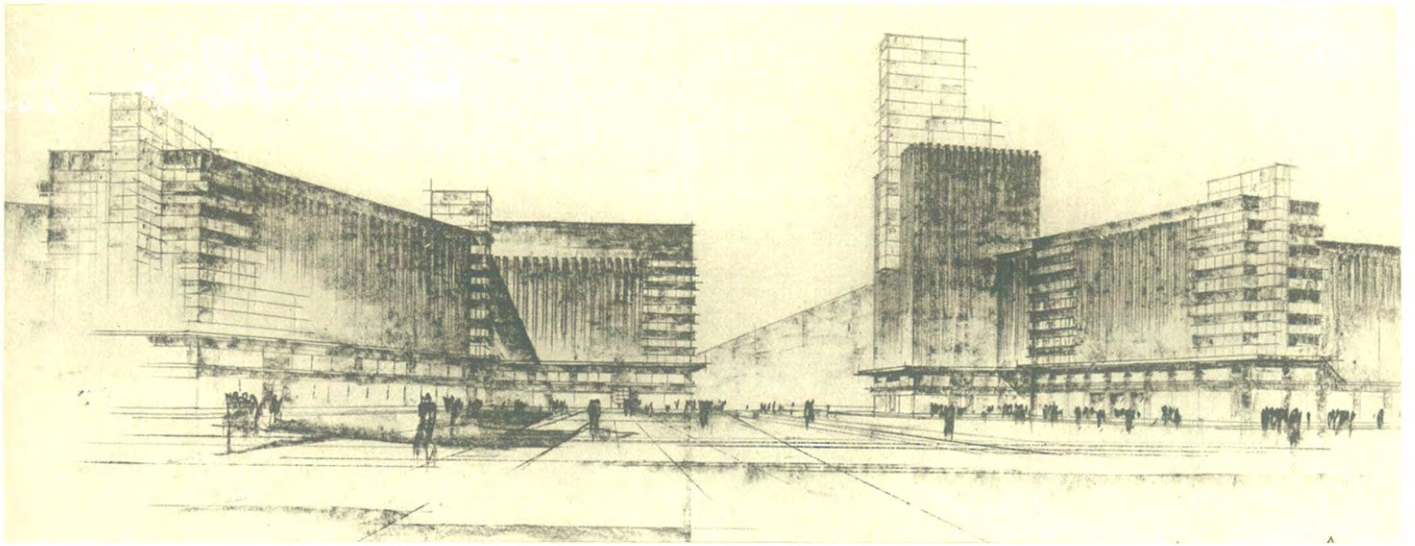
---



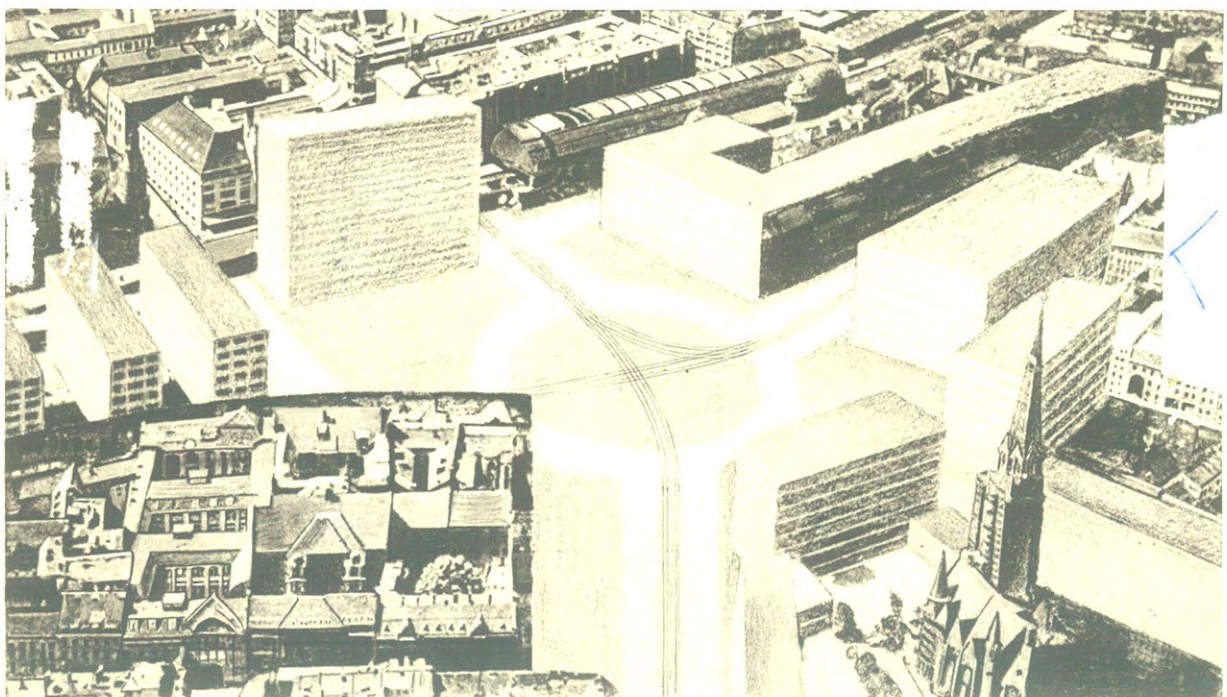
Modell nach Westen gesehen.



Entwurf Arch. Luckhardt u. Anker. Unten ein Gegenvorschlag mit Überbauung zweier Straßen.

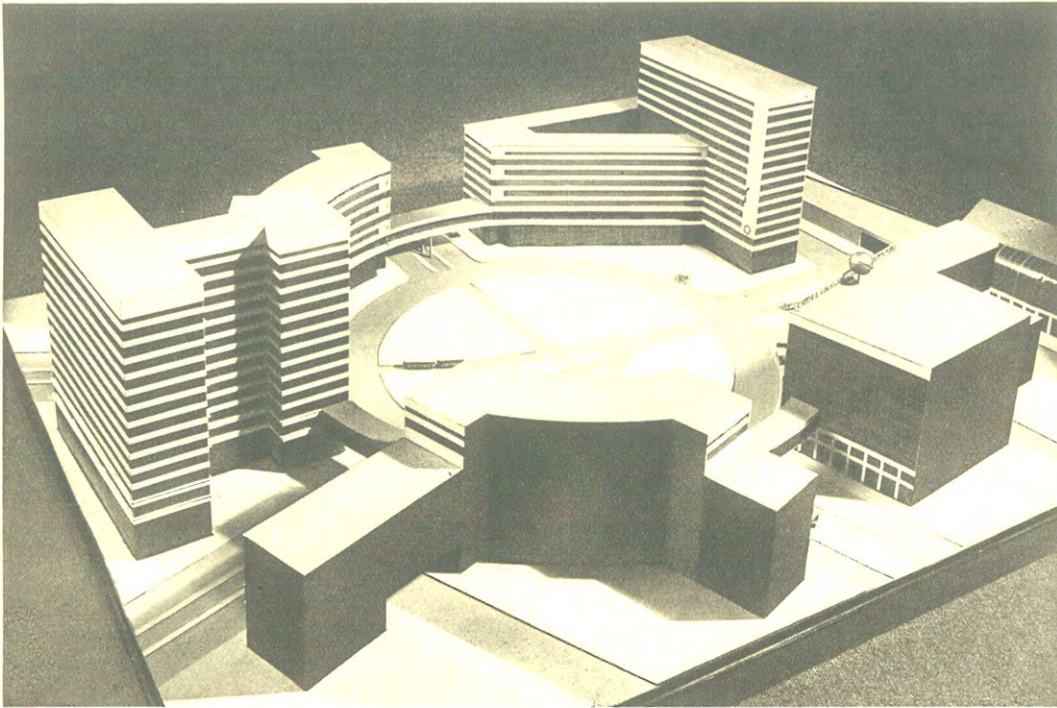


Entwurf Professor Peter Behrens, Berlin.

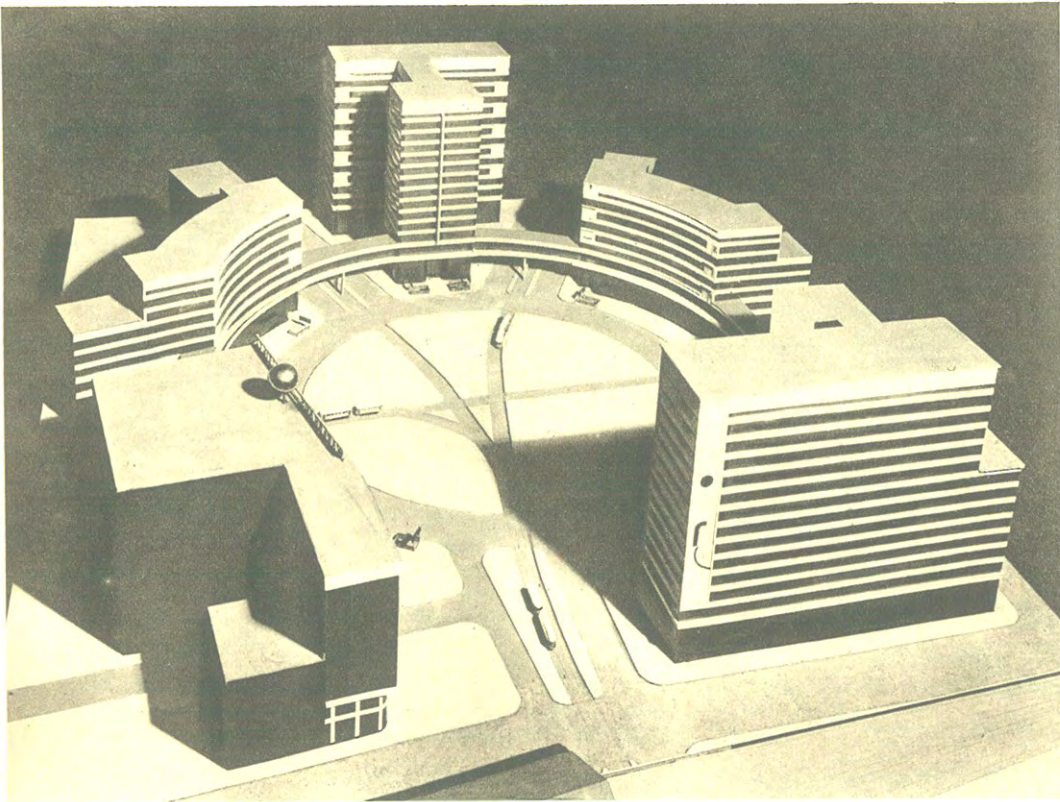


Entwurf Architekt Mies van der Rohe, Berlin.

Entwurf Professor Paul Mebes und Reg.-Baumstr. Paul Emmerich, Berlin, Mitarbeiter Dipl.-Ing. Paul Baumgarten.



Modell nach Westen gesehen.



Modell nach Osten gesehen.

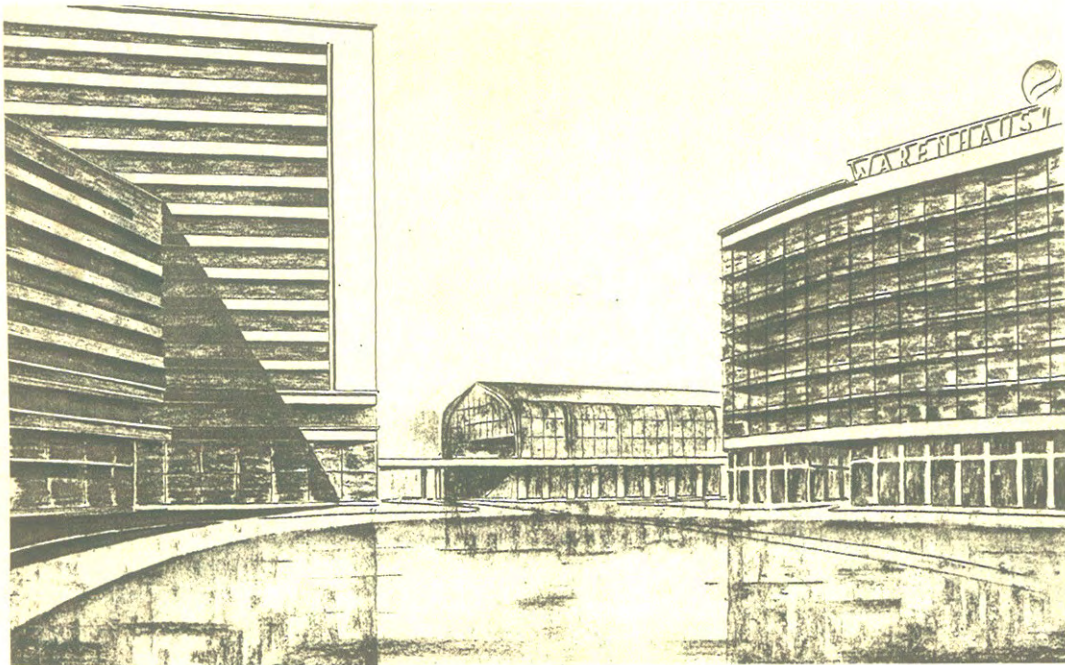


Schaubild zum Stadtbahnhof gesehen.