

Man stelle sich vor, das Auto muss zum Service, da fragt man vorher, was das wohl so kosten könne. Der Meister wägt ab: Alter des Autos, gefahrene Kilometer, Zustand nach Augenschein, dann die Routinesachen Ölwechsel, Zündkerzen, Frostschutz und so weiter – und gibt eine Schätzung ab. Nun kommt, was bei älteren Modellen meist kommt: der Anruf von der Werkstatt. Das Auto ist auf der Bühne, und jetzt, von unten betrachtet, stellt sich heraus, dass die Federn der Hinterachse angebrochen sind und der Marder die Bremsleitung angeknabbert hat. Arbeitslohn X plus Material, das muss beim Händler besorgt werden, zum Preis Y, im Ganzen wird es also ein bisschen mehr. Was sagt man da? Man sagt ja, machen Sie. Weil es nicht gut ist, mit angebrochenen Federn und defekten Bremsleitungen herumzufahren. Ist doch ganz normal. Und eigentlich keine Zeile wert.

Nun kann man die Reparatur eines Autos wahrlich nicht mit der Planung und dem Bau eines Hauses vergleichen. Planung ist ein Prozess mit vielen Beteiligten, erst im Verlauf zeichnet das Bild dessen, was entstehen wird, scharf. Das birgt Risiken und verlangt nach gemeinsamer Verantwortung. Dass die öffentliche Hand diese in Richtung der Planer abschiebt, vor allem die Verantwortung für die Kosten, das sieht eine wachsende Gruppe von Architekten, die sich in dem Verein fairtrag e.V. zusammengetan hat, mit der Einführung der „Beschaffungsvereinbarung zu Baukosten“ in den Musterverträgen (Bauwelt 26) gegeben. Gegen diese hat der Verein am 10. September eine Unterlassungsklage beim Landgericht Berlin eingereicht – gegen die Bundesrepublik Deutschland! Und streitet damit für faire Rahmenbedingungen und einen seriösen Umgang mit Kosten. Architekten sollen mit realen Kosten arbeiten können, in denen Risiken, Planungsänderungen oder Preissteigerungen berücksichtigt werden, und nicht mit vor Planungsbeginn angenommenen, die oft politisch motiviert zu niedrig sind. Oder würde man von seiner Autowerkstatt verlangen, alle notwendigen Reparaturen durchzuführen, aber zu dem anfangs geschätzten Preis?

Über 250 Architekturbüros sind Mitglied des Vereins. Der Berufsstand, dessen Wesen im Grunde auf Konkurrenz baut, hat sich zusammengetan. Ach ja, es gibt eine berufsständische Organisation – aber, die Architektenkammer hat mit der ganzen Sache nichts zu tun.

## Marder kosten

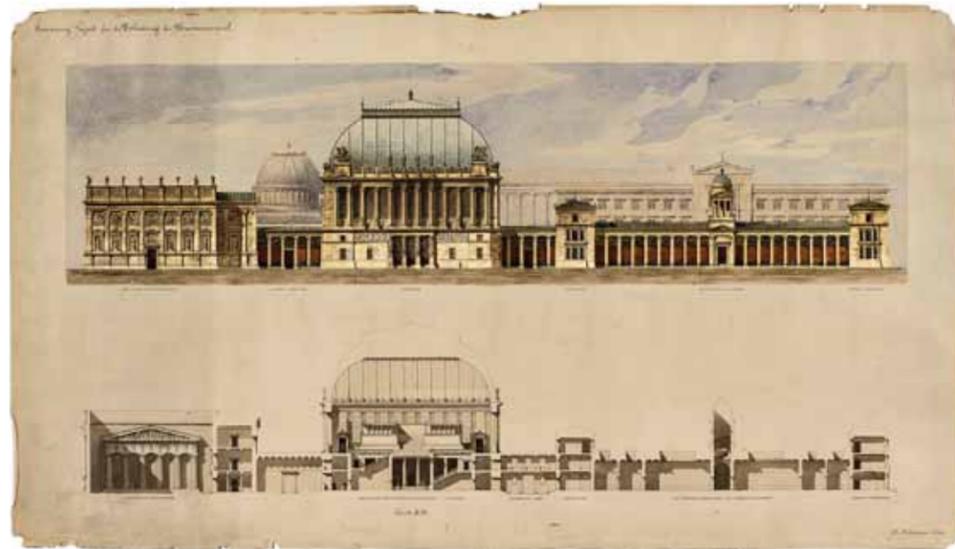


**Dagmar Hoetzel** findet, dass Rechnungen bezahlt gehören

## Der Wettbewerb von 1883 in einer Ausstellung

# Museumsinsel ungebaut

Text **Bernhard Schulz**



Georg Niemann: Ansicht zum Kupfergraben und Längsschnitt, Privatbesitz

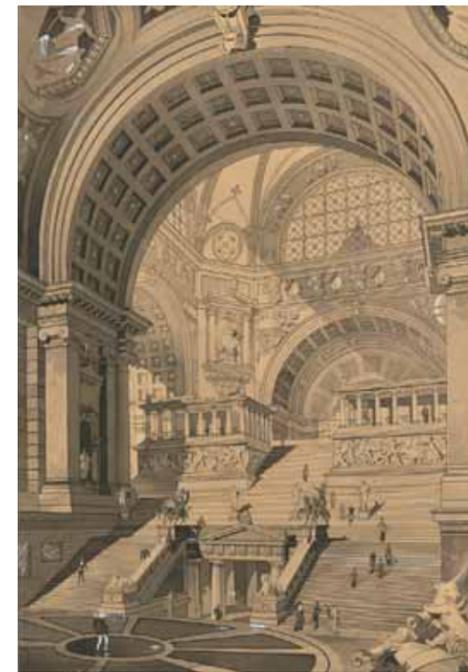
Die Rede über stattgefundene Architekturwettbewerbe bedient sich des Konjunktivs – was wäre gewesen, was hätte gebaut werden können! Zum Beispiel im Fall der Museumsinsel. In ihrer heutigen Gestalt mit den fünf unverbundenen Museumsbauten entspringt sie keiner durchgehenden Planung. Weder die Architektur der Gebäude noch ihre musealen Konzepte passen zusammen. Das macht den Charme, aber auch die Problematik der Insel aus.

Als das preußische Kultusministerium 1883 eine „Concurrenz wegen der Bebauung der Museumsinsel“ ausschrieb, waren drei Museen bereits gebaut, Schinkels Altes und Stülers Neues Museum sowie Stracks (Alte) Nationalgalerie. Es galt, vor allem den jüngsten Ausgrabungsschätzen aus Pergamon eine angemessene Behausung zu geben und zugleich vielfältige weitere Sammlungen unterzubringen. Dabei war die Wettbewerbsaufgabe durch den Bau der Stadtbahn, die viergleisig quer über den nördlichen Zipfel der Spree-Insel gelegt werden musste, außerordentlich verkompliziert worden.

52 fristgerechte Einreichungen gab es, aus denen vier Preisträger – jedoch kein 1. Preis – und sechs Ankäufe juriiert wurden. Realisierungswettbewerbe für einzelne Bauten des enormen Vorhabens hätten folgen sollen. Doch der Wettbewerb blieb liegen und geriet regelrecht in Vergessenheit. Das Erstaunliche ist nun, dass sich die Einreichungen zum Wettbewerb auffinden ließen, zur Hälfte überliefert in einer Mappenedition des Jahres 1885, die 26 Entwürfe in „Lichtdrucken“ umfasst, zur anderen Hälfte rekonstruierbar aus Akten beteiligter Behörden. Diesen Schatz, der ein grandioses Panorama der Architektur des Historismus in seiner Hochblüte um 1880 bildet, hat eine Projektgruppe an der Technischen Universität Berlin gehoben. TU-Professorin Bénédicte Savoy, der Leiter des TU-Architekturmuseums Hans-Dieter Nägelke und der Publizist Nikolaus Bernau haben diese detektivische Arbeit mit Studenten im Sinne des „forschenden Lernens“ geleistet und stellen das Ergebnis in Gestalt einer Ausstellung in der Attrappe von Schinkels Bauakademie schräg gegenüber der „Insel“ vor.

Zu sehen sind – aus konservatorischen Gründen – Reproduktionen der kostbaren Pläne und Zeichnungen. Aber welche Fantasie der Baugedanken, welche Brillanz ihrer Darstellung zeigen sie! Nun gut, man muss den wuchernden Formenreichtum des Historismus zumindest vorurteilslos betrachten mögen, um die Mehrzahl dieser Pläne anders als Schauermärchen wahrzunehmen. Die Moderne, die drei Jahrzehnte nach der „Concurrenz“ begann, gerade noch vor dem Ersten Weltkrieg, konnte mit all den Säulen, Kuppeln und Treppenanlagen nichts mehr anfangen. Erste Vorahnungen der Moderne lassen sich im Wettbewerb auffinden: so in dem seinerzeit nur wenig beachteten Beitrag Alfred Messels, der 1907 dann einen ganz anderen, ungleich kraftvolleren und auf Geschichtszitate verzichtenden Entwurf für das Pergamonmuseum lieferte, welcher mit mancherlei Eingriffen nach seinem frühen Tod von Stadtbaurat Ludwig Hoffmann ausgeführt wurde.

In die zweite Stufe kam der Wettbewerb nicht. Die Wirtschaft des Deutschen Reiches geriet in eine anhaltende Krise, und es starben Kaiser Wilhelm I. und 99 Tage später auch sein Sohn, Kaiser Friedrich III., der als „Protector“ der preußischen Museen eine herausragende Rolle beim hauptstädtisch gedachten Ausbau der rapide wachsenden Museen hätte spielen sollen. Der Enkel Wilhelm II. kehrte zum hergebrachten Prinzip der Direktvergabe von Bauaufträgen zurück und ließ seinen Hofarchitekten Ernst von Ihne schließlich 1897 das zunächst nach dem verstorbenen Friedrich benannte Museum auf der Inselspitze bauen.



Das aber – und das zeigt die Ausstellung – geht auf Baugedanken des 1880er Wettbewerbs zurück. Mehrere Einreichungen hatten bereits einen Solitär jenseits der Bahntrasse vorgesehen, während andere sich noch an die Hoffnung klammerten, die Bahngleise baulich überwölben und die bereits verlorene Idee eines organischen Museumskomplexes halbwegs retten zu können. Und doch bezaubern gerade diese letzteren Entwürfe, indem sie verschwenderische Abfolgen von überkuppelten Sälen und tempelartigen Fassaden vor Augen stellen. Der Einfluss der Pariser Beaux-Arts-Architektur ist zu erkennen, während das Vorbild des Schinkel'schen Klassizismus verblasst. Berlin befand sich auf dem Weg zu einer Paris, London und Wien ebenbürtigen Hauptstadt, ohne dann doch jemals dorthin zu gelangen.

Man muss die Ausstellung genießen und mit der eigenen Vorstellungskraft durch die gezeichneten Räume wandern. Was für eine Museumslandschaft wäre das geworden! Allerdings eine, in der die funktionalen Erfordernisse etwa des Pergamonaltars hinter der Repräsentationspflicht der Prachtbauten zurückgestanden hätten. Messels Entwurf machte dann 23 Jahre später einen radikalen Schnitt und negierte endgültig, was eine halbwegs einheitliche „Insel“ hätte werden können. Es blieb der Konjunktiv. Was damals erdacht und dann sehr ungnädig beiseite gelegt wurde, ist in der Ausstellung zu bewundern, ebenso in dem hervorragenden Begleitbuch, das eine Fundgrube bleiben wird für die ungebraute Architektur des Historismus.

### Museumsvisionen. Der Wettbewerb zur Erweiterung der Berliner Museumsinsel 1883/84

Musterraum der Bauakademie, Schinkelplatz 1, 10117 Berlin  
www.architekturmuseum.u-b-tu-Berlin.de

Bis 11. Oktober

Der Katalog (Verlag Ludwig, Kiel) kostet in der Ausstellung 25 Euro und im Buchhandel 40 Euro

Schmidt & Neckelmann:  
Motto „Attalos“; perspektivische Ansicht des Altarsaals  
©Architekturmuseum TU Berlin

