



Anders geplant als gebaut

Beim künftigen Berlin-Brandenburger Flughafen BER soll es bislang um die 300 Planänderungen gegeben haben. Niemand vermag mehr mit Sicherheit zu sagen, was ursprünglich geplant worden war. Darauf deutet das Vorhaben, den Planzustand mit dem Ist-Zustand des Flughafenkomplexes zu vergleichen, um den Abänderungen auf die Spur zu kommen.

„Anders geplant als gebaut“ – diese Formulierung lenkt den Blick zurück auf die entwerfenden Architekten, deren Pläne im Laufe des Genehmigungs- und Bauprozesses abgeändert werden. „Anders gebaut als geplant“ – Achtung! – wäre demgegenüber die Perspektive der Macher am Bau, für die die ursprünglichen Planungen schlimmstenfalls nur als Denkhilfe fungieren. Aus früheren Zeiten gibt es kaum ein bedeutendes Bauwerk, das über eine lange Bauzeit hinweg so ausgeführt wurde, wie es die ursprüngliche Planung vorgesehen hatte. Etwa der Petersdom, an dem sich seit 1506 von Bramante über Michelangelo bis Bernini 120 Jahre lang die bedeutendsten römischen Architekten mühten. Und keiner hielt sich an den Plan des jeweiligen Vorgängers.

Nicht zuletzt die Kuppel über dem Petersdom war anders geplant. Mit Kuppeln hat auch Berlin seine Erfahrungen gemacht. Die Kuppel, die Karl Friedrich Schinkel für das Berliner Schloss entwarf, wirkte unangenehm plump. Erst Friedrich August Stüler brachte die Kuppel durch eine deutliche Erhöhung des Tambours zur Geltung. Dass er zudem eine hochmoderne Eisenkonstruktion wählte, lag für seinen Lehrer Schinkel noch außerhalb der Möglichkeiten.

Es fällt auf, dass Abweichungen von dem ursprünglichen Plan umso stärker wahrgenommen werden, je näher das Projekt an unsere Gegenwart heranreicht. Frühere Generationen haben Planänderungen als selbstverständlichen Bestandteil des Bauprozesses hingenommen. Kathedralen, deren Bau sich über weit mehr als einhundert Jahre erstreckte, sind bisweilen nicht nur von Planänderungen, sondern sogar von vollständigen Stilwandlungen erfasst worden. Paläste und Schlösser waren den jeweils Nachgeborenen oft nicht viel mehr als Rohmaterial, dem die neue



Generation ihren eigenen Stempel aufdrückte. Nicht zuletzt darum sind es kleinere Bauten, die ein bestimmtes Stil- und Konstruktionsprinzip bewahren, wie etwa der „Tempietto“ von Donato Bramante in Rom, der als ein Gipfelpunkt der Hochrenaissance gilt.

Nun verhält es sich nicht durchweg so, dass die Bauzeiten in der Moderne kürzer geworden wären und Planänderungen darum als bewusste Eingriffe eher abgelehnt würden. Vielmehr scheinen sich zumindest bei bestimmten Bautypen die Planungs- und Ausführungszeiträume immer mehr zu verlängern. Ein Beispiel bilden Bahnhöfe. Diese völlig neue, erst gegen 1840 aufgekommene Bauaufgabe erlebte ihre Blüte im späten 19. Jahrhundert, als ein regelrechter Wettstreit um den größten und eindrucksvollsten

Translozierung ganzer Entwürfe:
Bauhaus-Archiv, Walter Gropius

Foto und Bildbearbeitung:
Atelier Eichhorn



Hauptbahnhof, gmp - von Gerkan, Marg und Partner

Foto und Bildbearbeitung: Atelier Eichhorn

Philharmonie, Hans Scharoun

Foto: Manfred Brückels

Bahnhofsbaubau entbrannte. Heutzutage sind Bahnhöfe nur mehr mit Mühe zu verwirklichen. Der große Entwurf eines Hauptbahnhofs für Berlin erlitt in der Ausführung ärgerliche Gestaltungs-kompromisse. Vollends im Umfeld des Bahnhofs geht die großzügige Ur-Idee des Bahnhofs buchstäblich unter. Es ist eine Pointe, dass so auch die missratene Verkürzung der Bahnhofshalle, Gegenstand heftigen Streites zwischen Architekt und Bauherr, alsbald nicht mehr störend hervortreten wird.

Es sind die öffentlichen Bauten, die von Planänderungen am stärksten in Mitleidenschaft gezogen werden. Bedenklich werden Planänderungen, die von geänderten, ergänzten oder auch abgespeckten Nutzungsanforderungen ausgegangen sind, wenn sie ein Wettbewerbsergebnis verfälschen. So geschehen etwa beim Kulturforum für die Museen der europäischen Kultur: Den Wettbewerb hatte Rolf Gutbrod 1968 mit einem völlig anderen Entwurf für sich entschieden als derjenige, der nach und nach ausgeführt wurde – und, wiederum eine Pointe, schließlich 1985 als unzulänglich unterbrochen wurde, um für die noch unausgeführten Teile eine ansprechendere Lösung zu finden.

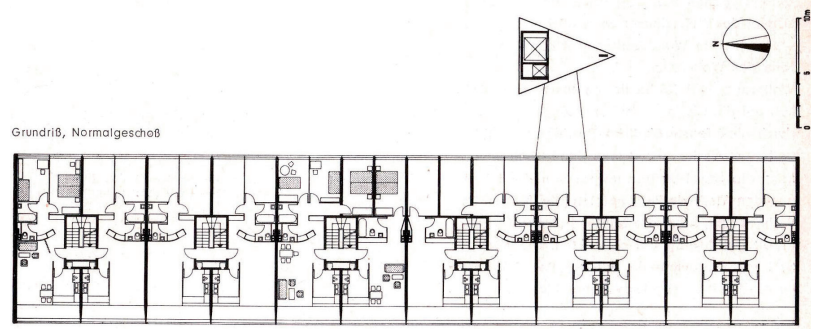
Eine Sonderform der Planungsänderung stellt die Translokierung kompletter Entwürfe dar. Da hat Berlin gleich mehrere Beispiele zu bieten. Etwa die Philharmonie, die Hans Scharoun ursprünglich für ein Grundstück an der Meierottostraße entwarf, und die aufgrund der dort vorgesehenen Straßenverbreiterung in die Wüstenei am südlichen Tiergartenrand verlegt wurde. Die Verlegung hat dem Entwurf nicht geschadet. Anders beim Bauhaus-Archiv, das Walter Gropius und sein Büro TAC für die Mathildenhöhe in Darmstadt entworfen hatten, das aber, als dort die Mit-

tel nicht aufzutreiben waren, in einem Handstreich an den Landwehrkanal gesetzt wurde – mit falscher Ausrichtung, so dass die Oberlichter mühsam gegen Sonneneinstrahlung abgedeckt werden mussten.

Das dritte Beispiel ist die Neue Nationalgalerie von Ludwig Mies van der Rohe. Mies hatte einen sehr ähnlichen Entwurf für die Hauptverwaltung einer Spirituosenfirma im subtropischen Kuba geliefert, der aufgrund des dortigen Umsturzes nicht mehr zur Ausführung gelangte. Weniger bekannt ist, dass Mies seinen Entwurf für ein Museum in Schweinfurt adaptierte, in freilich kleinerem Maßstab. Den großen Zollstock konnte er dann wieder nach dem Angebot des West-Berliner Senats anlegen, ein Museumsgebäude nach Gutdünken zu entwerfen. Das überstehende Dach, gegen eine hoch stehende Sonne sinnvoll, ist im wolkenreichen Norden keine Notwendigkeit, sondern allein die Verwirklichung einer abstrakten Idee.

Gerade über das Museum von Mies ließe sich sagen, es sei zwar so gebaut worden wie geplant, aber anders geplant gewesen als gebaut. Geplant für eine südländische Umgebung und ausgeführt im kühlen Klima Berlins. Immerhin hat die Ortsveränderung geklappt – anders als etwa beim schottischen Nationalmonument in Edinburgh. Das sollte dem Pantheon gleichen. Doch nicht viel mehr als zwölf Säulen wurden aufgerichtet. Das Geld ging aus. Außerdem umwehen heftige Winde den als Standort gewählten Hügel. Nicht eben das, was man sich für den zwanglosen Umgang um einen griechischen Tempel wünscht. Es war eben anders geplant. ■

Bernhard Schulz, Redakteur beim Tagesspiegel



Niemeyers Berliner Vermächtnis

Nicht nur öffentliche Bauten, auch ein Wohndenkmal wurde anders geplant als gebaut. Es steht im Hansaviertel und ist das einzige von Oscar Niemeyer gebaute Projekt in Deutschland. Unweit der Siegessäule und in direkter Nachbarschaft der Akademie der Künste, an der Altonaer Straße, ragt der kastenartige Bau aus dem Grün des Tiergartens empor. Auf vierzehn v-förmigen Stützen ruhend, empfängt das eindrucksvoll schwebende Gebäude seine Besucher, die über Rampen an den beiden Stirnseiten und vor der Westfassade in ein luftiges Zugangsgeschoss geführt werden. Dies kommt etwas niedrig und gedrungen daher, ebenso wie der Zugang zum Fahrstuhlurm, der seitlich an das Bauwerk angebunden ist und daher wie ein Fremdkörper wirkt, zumal er nur das 5. und 7. Geschoss direkt anbindet. Auch die Grundrisse lassen Fragen offen: Trennwände zwischen Wohnzimmer und Küche verlaufen direkt gegen eine durchgehende Fensterfront, Einbauten versperren die eigentlich großzügige Wohnung, lassen den Eingang im Dunkeln und der Wohnraum wirkt seltsam schmal in Anbetracht der großzügigen Orientierung zur großen Fensterseite. Nach der Planung eines Architekten sieht das nicht aus.

Lässt man Küchenwand und Einbauten entfernen, wie es zahlreiche Nutzer inzwischen getan haben, dann präsentieren sich 78 helle moderne Wohnungen, die hervorragend auf verschiedenste Nutzungsbedürfnisse angepasst werden können und die sich durch zahlreiche Raffinessen hervortun: Bestehend großzügig und hell ist nun

der große Wohn- und Essraum, der sich zum Balkon hin öffnet. Der Clou sind die Türen, die sich durch eine Sonderkonstruktion in voller Länge öffnen und umklappen lassen, sodass sich an warmen Tagen der Wohnraum um einen zusätzlich 8m² großen Außenraum erweitert. Bei Wegfall der Einbauten wird die Wohnung am Morgen durch Sonneneinfall an der Ostseite mit Licht durchflutet, am Nachmittag fallen Sonnenstrahlen von Westen bis in den Flur und den Eingang, der nun bei weitem nicht mehr so düster und abweisend wirkt. Zwischen den hellen circa 14 m² großen Räumen, die sich zur Ostseite orientieren, lassen im Inneren des 14 Meter tiefen Gebäudes WC und Bad eine getrennte Nutzung zu, was im Alltag von großem Vorteil ist. Ein Relikt der 50er Jahre, das noch heute funktioniert, sind die von den Wohnungen ausgehenden Abfallschächte, die parallel zu den Treppenhäusern verlaufen und den Müll in die Tiefe entsorgen. Während die leere Weinflasche unbemerkt in die Tiefe entschwindet, lässt es sich noch bis spät in den Abend herrlich auf dem Balkon sitzen. Nahezu selbstverständlich entwickelt sich südländisches Lebensgefühl, das an die Copacabana denken lässt. An der Copacabana entstand auch der Entwurf für das 1955 geplante Gebäude, das im Rahmen der Interbau 1957 erstellt wurde. Doch warum nur wurde das Gebäude mit diesen hässlichen Trennwänden, den verdunkelnden Einbauten und dem fragwürdigen Fahrstuhlurm gebaut und warum verleugnete der Architekt seinen Entwurf? Was war geschehen?

Objekt 14 der Interbau 57, Foto 1955

Gebautes Normalgeschoss

Fotos: Archiv Eichhorn

Innenaufnahme einer Wohnung mit und ohne Trennwand

Fotos: Atelier Eichhorn



Aktenvermerke des Senats- für Bau- und Wohnungswesen aus dem Jahr 1955 erzählen davon: Der damalige Senator Schwedler war mit dem ersten Entwurf von Niemeyer nicht einverstanden. Am 1. August 1955 schreibt er nach Rio de Janeiro: der Entwurf hat Eigenarten, die es unmöglich machen, ihn im Rahmen des sozialen Wohnungsbaues zu verwirklichen. Er bittet Niemeyer das Gebäude auf acht Geschosse zu reduzieren. Zudem hat er Bedenken wegen der Tiefe von 16 Metern.

Swedler bittet um Wegfall des Sozialgeschosses, das im 5. OG für soziale Zwecke zur Verfügung stehen sollte, ganz nach Niemeyers Vorbildentwurf *Unités d’Habitation* in Marseille von Corbusier. Der Berliner Senator fordert eine Gebäudedimension mit einer Länge von 70 Metern, einer Tiefe von 14 Metern, wobei das 1. OG nicht höher als 2,20 Meter über dem Gelände sein sollte. Er könne heute in Deutschland im Rahmen einer Ausstellung nur Dinge zeigen, die sich in das soziale Gefüge unserer Zeit einordnen lassen. Dies bedeutet für den Architekten zweifellos eine Beschränkung und in mancher Hinsicht auch einen Verzicht. In der Beschränkung liegt aber andererseits auch die Größe der Aufgabe. Es sollen vorbildliche Lösungen gezeigt werden, aus denen sich einmal der Standard des sozialen Wohnungsbaues der Zukunft entwickeln lässt, schreibt er und legt dem Architekten ergänzend einen Beispielgrundriss von Egon Eiermann bei. Niemeyer ist verärgert, hält sich mit weiteren Schritten zurück. Der Senator schickt den Kontaktarchitekten Dipl.-Ing. Gerd Biermann nach Rio. Am 3. März 1956 schreibt Biermann aus Rio: Die sehr lang erscheinende Zeit meines Aufenthaltes ist einmal in der sehr komplizierten Person Herrn N.s begründet und zum anderen in der Tatsache, dass Herr N. bisher überhaupt nicht recht wusste, was von ihm verlangt wurde. Zudem ist Herr N. eine solche Größe am internationalen Architektenhimmel, dass er sich jede noch so geringfügige Kritik an seiner Arbeit verbittet.

Am 28. Juli 1956 ist Baubeginn. Er startet mit drei verschiedenen Vorschlägen zur Ausführung. Eine einvernehmliche Lösung von Senatsseite und Architekt sieht anders aus. Niemeyer hat inzwischen aufregendere Aufgaben. Er beschäftigt sich mit den Planungen zur Errichtung einer neuen Stadt. Brasilia fordert seine ganze Aufmerksamkeit. In dessen wird das Objekt 14 der Interbau 57 nach den deutschen Standards umgearbeitet und gebaut, mit der Tiefe von 14 Metern, einer Länge von 70 Metern, acht Geschossen und einem „halben Sozialgeschoss“, das zu einem Erschließungsflur mit sechs Kleinwohnungen verkümmert ist.

Die Pläne des ersten Entwurfs erscheinen verschollen. Es ist zu vermuten, dass Niemeyer einen sorgfältig geplanten und auf Bewohner und Nutzer zugeschnittenen Entwurf vorgelegt hat. Würde Niemeyers vorgeschlagene Gebäudetiefe von 16 Metern zugrunde gelegt, dann wäre in den sechs Treppenhäusern die Anordnung eines Aufzugs möglich und der wuchtige Fahrstuhlurm, der nun die Ostfassade teilweise verschattet, nicht nötig. Auch für die „halbe Sozialetage“, die bis heute völlig ungenutzt ist, wäre eine Wohnnutzung möglich, weil die barrierefreie Erschließung über das jeweilige Treppenhaus mit Fahrstuhl gewährleistet wäre. Die Küche könnte Teil des Wohnraums sein und der Flur hätte seitlich der Treppenhäuser Stauraum zur Verfügung und wäre nicht durch einen seltsamen Bogenschrank verstellt.

Schade, dass Niemeyer seine Ideen nicht umsetzen durfte. Sein Entwurf wäre bis heute attraktiv und nachhaltig gewesen. Das Gebaute kommt als schlechter Kompromiss daher. Es ist nicht verwunderlich, dass Niemeyer diesen abgelehnt hat. ■

Dipl.-Ing. Ulrike Eichhorn, architecture 4 public