

DER LAGEPLAN

Die einzigartige Landschaft, der Bedarf nach einer klaren und gut verteilten Verkehrsregelung, die besonderen Zwecke der Feststätten und Monumentalbauten bestimmten gemeinsam die städtebauliche Gliederung des Reichssportfeldes im Lageplan. (Siehe hinteres Vorsatzblatt.)

Bei der Verteilung der Baumassen auf der allseitig offenen Hochfläche waren die weiten Ausblicke auf die Landschaft möglichst freizuhalten. Ein kostbarer Waldbestand an den Hängen im Osten, Norden und Westen und reiche Parkanlagen der ehemaligen Grunewaldrennbahn im Süden waren sorgsam zu erhalten und von der Bebauung auszuschließen. Für die so bestimmte Aufgabe traf es sich glücklich, daß die Hauptzufahrten und die großen Bahnhöfe in dem landschaftlich ärmeren Ostteil liegen und die reichere Natur im Norden und Westen nicht berühren. Folgerichtig waren die Kampfstätten und Bauten der Reichsakademie und des Reichsbundes mit ihrem starken und häufigen Verkehrsbedarf der Stadt und den Verkehrsanlagen möglichst nahezurücken. Dagegen wurden die Anlagen mit seltener Benutzung, mit feierlichem und daher stärker auf die Natur bezogenem Inhalt im Westteil des Reichssportfeldes entwickelt. Bei ihnen hat die Verkehrstechnik nicht die überwiegende Bedeutung und läßt sich den höheren Zwecken unterordnen. Die Einbettung der Dietrich-Eckart-Freilichtbühne in den stillsten und unberührtesten Teil der Landschaft entspricht ganz der feierlichen und musischen Bestimmung dieses Bauwerks. Beim Glockenturm und Zuschauerwall des Maifeldes geht die stärkste Wirkung von ihrer innigen Verbindung mit der sich westwärts dehnenden freien Landschaft aus. Die Langemarckhalle hat ihren hohen Stimmungswert als Gedächtnisstätte gerade dadurch erhalten, daß sie sich mit ihrer offenen Pfeilerwand der stillsten und unberührtesten Umgebung des Reichssportfeldes zuwendet. Beim Maifeld ergibt sich in gleicher Weise wie bei der Dietrich-Eckart-Freilichtbühne aus der Besonderheit der feierlichen Versammlung einer großen Volksgemeinschaft die entferntere Lage zu den Stationen und Hauptverkehrsstraßen geradezu als verkehrliche Forderung, um große Verteilungsräume für den An- und Abtransport zu gewinnen. Im Norden lieferte die Abgeschiedenheit des reich bewaldeten Hanges der Murellenschlucht einen Bauplatz von besonderem Reiz für die stillumhegte eigene Welt des Frauenbezirkes mit dem Studentinnenheim. Das Reitturniergelände fügt sich mit Anmut und Selbstverständlichkeit in die leicht bewegte Parklandschaft der Südwestecke des Reichssportfeldes. Es konnte in dem verfügbaren Raum nur kleine Abmessungen mit geringerem Fassungsvermögen erhalten und liegt, mit so begrenzten Ansprüchen an den öffentlichen Verkehr bei der Nähe des S-Bahnhofs „Pichelsberge“ auch verkehrlich richtig. Die „Stadionterrassen“ als Hauptgaststätte haben mit ihrer beherrschenden Blicklage zu den Bauten und der Landschaft und mit der unmittelbaren Nachbarschaft des S-Bahnhofs „Reichssportfeld“ im Südosten einen Platz gefunden, der sie auch außerhalb der Veranstaltungen im Reichssportfeld zu einem gesuchten Ausflugsziel machen wird.

Die östlichen Waldhänge konnten der Stadt Berlin als Grüngürtel für öffentliche Benutzung zugeteilt werden. Der nördliche Waldhang gegen das Spreetal lieferte für die Reichsakademie eine lebendige landschaftliche Ergänzung der streng gegliederten Spielfelder. Die reichen Parkanlagen südlich der alten Rennbahntribüne bilden nun die erwünschte Promenade für das Maifeld und den Reiterplatz. Die west-

lichen Waldhänge sind eine kostbare Geländereserve des Reichssportfeldes, die hoffentlich in ihrem rein landschaftlichen Charakter erhalten und von der Bebauung verschont bleibt.

Bei solcher Verteilung nach Landschaftsbeziehung, Zweckbestimmung und Verkehrslage war die Gliederung des Ganzen auf wenige beherrschende Baumassen zu beschränken, die ihrerseits durch eine einfache und große Achsenbeziehung in einen weithin sichtbaren Zusammenhang und in schöne Wechselwirkung zu einander zu bringen waren. Der wesentliche Mangel des alten Stadions bei seiner notwendigen Anpassung an die Grunewaldrennbahn lag darin, daß infolge gewundener und unterirdischer Zuwege jede fühlbare Verbindung mit der Stadt und ihren Hauptzufahrtsstraßen fehlte. Die Auflassung der Grunewaldrennbahn ermöglichte nun eine Hochführung des Olympiastadions als sichtbares Kernstück des Reichssportfeldes. Als machtvollstes Bauwerk war es auch in den Mittelpunkt der Anlage, in den Schnittpunkt der zwei Hauptzufahrten zu verlegen. Das neue Stadion wurde aus der alten Mulde fast 150 m nach Osten und damit zugleich näher an die Bahnhöfe der S-Bahn und U-Bahn gerückt. Im Westen wiederum wurde Raum für die große Aufmarschfläche des Maifelds gewonnen. Olympiastadion und Maifeld mit Glockenturm bilden so, als die monumentalsten Anlagen des Reichssportfeldes, zusammen mit den Zufahrten von Osten und Westen eine einzige, geradlinig durchlaufende Ost-Westachse. Diese Ost-Westachse wird weiter betont durch das stetige Ansteigen der Olympischen Straße bis an den Fuß der Kampfbahn heran und die Blickführung auf den hohen Glockenturm im Westen. Den Zusammenklang der großen Anlagen verstärken allseitig sichtbar sechs 35 m hohe Beobachtungstürme. Sie schaffen über die gelagerte Masse des Olympiastadions hinweg eine durchlaufende Verbindung zum Glockenturm.

Eine Nord-Südachse führt als Reichssportfeldstraße von der Heerstraße her auf den Südeingang des Olympiastadions. Nördlich des Stadions läuft sie durch das Schwimmstadion weiter und mündet in die Querachse zweier Athletikplätze der Reichsakademie. In dieses Hauptachsenkreuz des Reichssportfeldes fügt sich ungezwungen in nordöstlicher Richtung die Friedrich-Friesen-Allee längs der Reichsakademie und ihrer Spielfelder. Im Westen schneidet sie am Glockenturmplatz die Hauptachse. Im Osten findet sie ihren Abschluß in den streng geordneten Baumassen des Jahnplatzes. Hier entstand zusammen mit 6 Fußballfeldern und dem Hockeystadion in südöstlicher Richtung ein eigener städtebaulicher Organismus von Monumentalität und Weiträumigkeit. In ihm führen zwei Straßen, Sportforumstraße und Guthsmutsweg, von der Olympischen Brücke und vom Ostausgang des S-Bahnhofs „Reichssportfeld“ her an das Haus des Deutschen Sports und die Reichsakademie und finden in deren architektonischen Akzenten ihre beherrschenden Blickpunkte. Anders als bei der streng monumentalen Auffahrt im Osten führte im Westen der rein landschaftliche Rahmen dazu, die große Hauptachse einmal als Glockenturmstraße mit malerischer Bewegung in die Landschaft überzuleiten, sie andererseits mit schöner Steigerung in der Dietrich-Eckart-Freilichtbühne ihren Ausklang finden zu lassen.