

B.- REICHSSPORTFELD IN BERLIN . (Abb. 74 - 79).

I. Allgemeines -

Ohne jeden Zweifel bildet heute in Anordnung und Ausführung von Fest-, Kampf- und Übungsplätzen, das Reichssportfeld in Berlin den Gipfel des Erreichbaren.

Die Planung und Ausführung der Anlage wurde Werner March, dem Sohne des berühmten Erbauers des ersten Stadions in Berlin übertragen (vgl. B 202/47). Werner March hat seine Schöpfung in dem Buche " Bauwerk Reichssportfeld " (B 214) ausführlich dargestellt. Da es sich in dieser Abhandlung nur um die Lösung der Fragen handelt, die sich streng ausschließlich auf die Fest- und Kampfstätte beziehen, werden als Ausgangspunkt am besten die allgemeinen Ausführungen Werner Marchs zu Grunde gelegt.

" Die Entwicklung der neuzeitlichen Olympischen Spiele und damit ihrer Fest- und Kampfstätten nahm 1896 ihren Ausgang vom antiken Stadion in Athen. Sie fand damit von vornherein Anknüpfung an das hohe Vorbild des alten Griechenlandes, das einst kultisch und künstlerisch in dieser Feier seinen stärksten nationalen Ausdruck gesucht hat.

Die Vorbereitung der Olympischen Spiele hat sich fortschreitend neben dem Dienst an dem Friedenswerk für die Völker einer eigenen Darstellung der jeweils gastgebenden Nation in ihren Olympiabauten zugewendet. Sie ließ damit

unmittelbar in allen größeren Ländern nationale Kampfstätten entstehen ".(B 214/7)

" Das Reichssportfeld ist der deutsche Ausdruck des olympischen Gedankens und Deutschlands Ehrengabe an die Welt zu den Olympischen Spielen 1936. In diesem Sinne hat der Führer Adolf Hitler die Fülle der Kampfbahnen und Feierstätten zu einem einzigen großen Festraum vereinigen lassen, Er hat damit zugleich der Gestaltung der Anlagen das künstlerische Gesamtziel gegeben.

Die Baukunst hatte die hundertfältige Aufgabe zum Einklang zu bringen.

Das Erleben der Spiele und Feiern wird die ganze Teilnahme in Anspruch nehmen und die künstlerischen Zusammenhänge der Bauten kaum bewußt werden lassen." (B 214/6)

D a s B a u p r o g r a m m .

" Im Reichssportfeld sind erstmalig nicht nur sämtliche olympischen Kampfstätten, sondern auch alle einer einheitlichen Pflege des deutschen Sports dienenden Bauten mit Gedächtnis- und Versammlungsstätten der Nation, mit Theater und Denkmälern in einem Festraum vereinigt. Mit ihm ist unter Abkehr von dem Nebeneinander sensationeller Sportkämpfe ein wohlgegliederter Ausbau des Festes selbst gegeben. Zugleich bleibt die Stätte in dem beziehungsreichen Wechsel ihrer Verwendung für vaterländische Feier, sportlichen Kampf, wissenschaftliche Schulung, Forschung, Volkserholung und reine Kunstpflege ununterbrochen lebendig.

Das Bauprogramm umfasst die folgenden Anlagen:

Das O l y m p i a s t a d i o n mit 65.000 Sitzplätzen, 35.000 Stehplätzen und 1000 Presseplätzen mit allen zugehörigen Räumen und Einrichtungen für die neuzeitliche Nachrichtenübermittlung, Mannschaftsgarderoben für 52 Nationen, Sonderlogen übereinander für den Führer und die Reichsregierung, für das Olympische Komitee, für die Sportführung und für die Schiedsrichter, mit einem Fußballfeld nach den internationalen Maßen 70 x 105 m und einer 400 m - Laufbahn, mit beweglichen Lautsprecher- und Beleuchtungsanlagen, breiten Zugangstreppen und ebenerdigen Tunnelleingängen für die Regie großer Einmärsche, chorischer Festspiele, für die Veranstaltung volkstümlicher Konzerte, soldatlicher und reiterlicher Kämpfe und Vorführungen.

Das M a i f e l d als Stätte vaterländischer Kundgebungen, bekrönt vom Glockenturm mit der Olympischen Glocke und einer Aussichtsplattform, darunter die Langemarkhalle als Denkmalstätte für die im Weltkrieg gefallene deutsche Jugend. " (B 214/11-12).

Weiters umfaßt das Bauprogramm noch folgende Anlagen: Die Freilichtbühne mit 20.000 Plätzen, das Schwimmstadion mit 7.600 Plätzen; das Hockeystadion mit 8.500 Plätzen; ein kleines Tennisstadion mit 1530 Plätzen; den Reiterplatz; die Reichsakademie für Leibesübungen; das Haus des Deutschen Sports; und die Hauptgaststätte. Es werden im Folgenden nur die beim Olympiastadion und Maifeld herrschenden Verhältnisse verfolgt.

Das Reichssportfeld hatten ein wahrhaft großartiges

Bauprogramm, das in dem freiliegenden Raum in einzigartiger Weise übersichtlich und landschaftverbunden entwickelt werden konnte; es war die Aufgabe zu lösen, ein monumentales, künstlerisches, repräsentatives und dauerhaftes Bauwerk zu schaffen, wobei die ökonomischen Grundsätze in den Hintergrund getreten sind.

Der Verkehr (Abb. 76).

" Wesentlich für die Wirkung eines Festraumes von der Größe und Bedeutung des Reichssportfeldes ist seine eindeutige, städtebauliche und verkehrliche Beziehung zur Stadt. Diese fand sich als kostbares Erbe von der Grünewaldrennbahn und dem alten Stadion her in der dreibahnigen Heerstraße als der unmittelbaren Fortsetzung der Via triumphalis Berlins. Die historischen Festplätze der Berliner Innenstadt, der Lustgarten und das Forum fridericianum am Opernhaus, sind durch die Straße Unter den Linden, das Brandenburger Tor und den Tiergarten hindurch mit ihrem monumentalen Gegenpol, dem Reichssportfeld, geradlinig verbunden. Die profanen Teile der Stadt werden kaum berührt. Ein einzigartiger Aufbau der Feier, der die ganze Stadt einbezieht, wird möglich."

" Außer der dreibahnigen Heerstraße im Süden führen zwei weitere breite Ausfallstraßen, die zweibahnige Reichsstraße von Osten und die Spandauer Chaussee von Norden, an das Reichssportfeld heran. " ... " Für die Beziehung der drei Straßen zum Reichssportfeld traf sich günstig der Umstand,

daß sie nicht unmittelbar, sondern rings im Abstand von etwa 400 m das Reichssportfeld berühren. Die Zwischenräume zwischen ^{den} großen Versammlungsstätten und den Anschlüssen an die Hauptzufahrten können nie groß genug sein, um durch die Verteilung der abströmenden Menschenmengen am Schluß der Veranstaltung störende Verkehrsballungen auszuschließen. Die verkehrliche Klarheit und Ordnung innerhalb so geräumiger Vorfahrten liefern neben dem praktischen Gewinn einen unschätzbaren Stim- mungsbeitrag für die Einleitung und den Ausklang der Feiern. In diesem Sinne ist die monumentale Anlage des Olympischen Platzes als ein wichtiger Bestandteil des Reichssportfeldes selbst zu werten." ...

" Die Verkehrlichen Vorbereitungen dürfen sich nicht auf die Höchstbeanspruchung der einzelnen großen Feststätten des Reichssportfeldes beschränken. Für große vaterländische Kundgebungen, wie die Feier des 1. Mai, ist durchaus mit einer gleichzeitigen Benutzung nicht nur aller Zuschaueranlagen, sondern auch aller inneren und äußeren Flächen durch die Versammlung von etwa 700.000 Menschen und deren verkehrliche Abwicklung zu rechnen. "

...." Bei allen Festveranstaltungen wiederholt sich die schwierige Aufgabe, die Ehrengäste und Darsteller möglichst getrennt von den Zuschauermassen an- und abfahren zu lassen. Hierzu half im Reichssportfeld in einzigartiger Weise der alte Stadiontunnel, der zusammen mit seiner vor- handenen nördlichen Fortsetzung zum Sportforum in der neuen

Lösung trotz starker Verschiebung des Olympiastadions genutzt werden konnte. Er ermöglicht nicht allein eine Ehrenaufahrt des Führers in die Kampfbahn, die unterirdische Anfahrt der Ehrengäste und der Presse unmittelbar unter ihre Logen, die ebenerdige Einführung großer Aufmärsche und reitlicher Ausführungen, die vorbereitende Aufstellung für alle Darbietungen, das Parken von 100 Fahrzeugen der Prominenten, er verbindet insbesondere auch die verschiedenen Kampfstätten, das Olympiastadion, das Schwimmstadion und die nördlichen Athletikplätze mit den geräumigen Hallen und Garderoben des Sportforums. Der Verkehr der Wettkämpfer bewegt sich auf diese Weise unauffällig und ungestört unter den Zuschauern hindurch zwischen den verschiedenen Anlagen.

Alles erschließbare Gelände neben den Hauptzufahrten und Haupteingängen im Osten, Süden und Westen wurde für die notwendigen Parkplätze mit Raum für 8,000 Wagen genutzt. Die Parkplätze der Ehrengäste befinden sich unmittelbar vor der Südanfahrt, nahe den Logen des Stadions. Die Autoparkflächen haben Rasendecke, und der Gliederung der Fahrzeuge entsprechend, Baumbepflanzung erhalten und liefern durch die so geschaffenen grünen Räume einen wertvollen Beitrag zum Gesamtbild und dessen Überleitung in die Landschaft.

Sämtliche vier städtischen Verkehrsmittel Berlins, die Schnellbahn, die Untergrundbahn, die elektrische Straßenbahn und die Omnibusse, liegen mit ihren Stationen und Rangieranlagen auf das günstigste rings um das Reichssportfeld verteilt und sind gemäß dem Verhältnis ihres Verkehrsanteiles ausgebaut. Die fast gleich langen Entfernungen

ihrer Zubringewege zu den einzelnen Anlagen des Reichs - sportfeldes sichern zugleich eine gute Verteilung der Besuchermassen auf die verschiedenen Verkehrsmittel."

" Der Architekt hat versucht, den reichen Organismus der verschiedenen Verkehrsmittel und ihrer Stationen, der Zubringewege, der Auffahrten für die Fahrzeuge und der Parkplätze nicht nur mit bester verkehrlichen Wirkung zu gliedern, sondern auch ihre klare Ordnung zu einander und zu den Feststätten jeweils für das " städtebauliche Gesamtbild deutlich zu machen. " (B 214/16-18).

vom Erbauer selbst

Trotz allen diesen angeführten Vorzügen sind in den kritischen Tagen der Olympiade 1936 folgende Mängel dieser Verkehrsflächen in ziemlich starkem Maße in Erscheinung getreten:

Die größten Schwierigkeiten haben sich bei den Zu- und Abfahrten der Wagen gezeigt. Diese Zu- und Abfahrten waren hauptsächlich bloß auf zwei Seiten des Reichs - sportfeldes angelegt, die wieder ziemlich nahe beieinander liegen. (vgl. Abb. 74). Vom Adolf Hitler - Platz würde der ganze Wagenstrom bloß auf eine Straße -Via Triumphalis - konzentriert.

Die gleiche Schwierigkeit zeigte sich bei der Verteilung der Fußgänger, die hauptsächlich auf die Ost - seite, zu der U- Bahn, und auf die Südseite, zu der S-Bahn, strömen. Auf diese Weise war bei einer Höchstbeanspruchung der Anlage ein Gedränge der Zuschauer nicht zu vermeiden.



Nach der Planung der Anlage war vorgesehen, daß die Ehrengäste mittels des alten Tunnels zum Stadion zufahren und davon abfahren. Auf diese Weise wäre der Verkehr beim Südeingang durch ^{Vorfahren der} ~~das~~ Ehrengäste nicht gestört, da die Auf- fahrt vollkommen abgesondert worden wäre. In der Praxis hat sich der Vorgang vollkommen anders abgespielt. Sämtliche Ehrengäste haben das Südeingangstor zum Olympiastadion benützt. Während dieser Auf- und Abfahrten mußte man zeitweise den übrigen Verkehr einstellen. Das hat sehr unangenehme Verkehrsstörungen verursacht.

Sämtliche angeführten Schwierigkeiten könnte man durch Heranziehung zum mindesten noch einer Seite der Anlage zur Verkehrsabwicklung zum Großteil beheben.

D e r L a g e p l a n . (Abb. 74 u. 75)

" 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."

" 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."..." 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 ..." (B 214/19-20).

Die wichtigste Folge des ^{vom} Verfasser festgelegten Lageplanes ist die, daß das Olympiastadion zur zentralen und dominierenden Baumasse hervorgehoben wurde. Zu einer solchen Lösung haben zwei ausschlaggebende Umstände geführt. Der erste Umstand ist der, daß die gesamte Anlage " den deutlichen Ausdruck des olympischen Gedankens und Deutschlands Ehrengabe an die Welt zu den Olympischen Spielen 1936 " vorstellen sollte. Dieser olympische Gedanke nach heutiger Auffassung zeigt das Streben nach einem Stadion, das eine möglichst kleine, gut übersichtliche Kampfbahn und einen an sie heranrückenden größten Zuschauerraum besitzt. Es hat sich bereits gezeigt, daß eine solche Anlage außer den Wett-

kämpfen vollkommen auch für olympische Festlichkeiten entspricht.

Es steht außer Zweifel, daß diese Anordnung, wo die Kampfbahn im Gegensatz zur Feststätte (Maifeld) die dominierende Baumasse bildet, noch immer als das "Hasten der heutigen Zeit nach Schaustellung" zu betrachten ist. (vgl.: Erster Abschnitt, Punkt 2/A). Noch immer war der kollektivistische Geist, der sich bei Leibesübungen in höchstem Maße als Festspielgedanke offenbart, nicht vorherrschend. Der Festspielgedanke wird durch das Hasten nach Schaustellung auch bei der Anordnung dieser Anlagen gewissermaßen unterdrückt.

Aus den Ausführungen in dieser Abhandlung würde logischerweise hervorgehen, daß das Maifeld als zentrale und dominierende Baumasse ausgebildet werden sollte. In diesem Falle würde die Anlage sicher auch den Forderungen der kommenden Zeiten, wo der gemeinschaftliche Geist sicher überwiegen wird, vollkommen entsprechen.

II. Das Olympische Stadion (Abb. 77 u. 78).

" Kämpfer und Zuschauer, Sporttechnik in der Kampfbahn und gute Sichtverhältnisse und Verkehrsregelung in dem Zuschauerraum bestimmen mit gleich wichtigem Anspruch und oft widerstreitend den Bau des Stadions. Für die Auslegung der inneren Bahn sind mit den internationalen Maßen