

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (1993)

Artikel: Gestaltungskonzept Leipziger Strasse, Berlin : Hans Kollhoff
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072968>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gestaltungskonzept Leipziger Straße, Berlin

ArchitektInnen: Hans Kollhoff, Helga Timmermann, Berlin

Mitarbeiterin: Gisela Wiesner

Städtebauliches Gutachten 1992 (1. Preis)

Leipziger Straße,
Blick zur Wilhelmstraße,
Foto: F. Leitner
(um 1937),
aus: Berlin im Abriß (1981)



Die Neuordnung der Leipziger Straße ist zunächst keine gestalterische Aufgabe, sondern eine des Nachdenkens über Stadt.

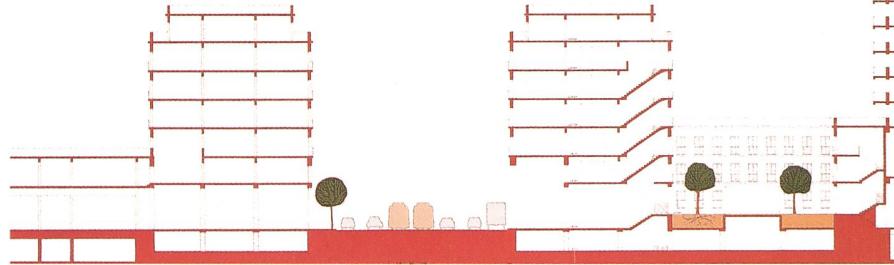
Lassen wir einmal alle Sachzwänge beiseite und stellen uns die naheliegende Frage, wie das Zentrum Berlins beschaffen sein müßte, damit wir uns wohlfühlen, dann werden wir zweierlei aus der Vergangenheit lernen:

Zum einen müssen wir aufhören, ausschließlich in abstrakten Kategorien zu denken, wir sollten aufhören, immer neue „Ideen“ zu produzieren, und wir sollten statt dessen dem konventionellen Wesen einer Stadt auf die Spur kommen. Es genügt hier auch nicht, angesichts unsäglicher Kopfgeburten des Städtebaus in Ost und West die Stadt der Widersprüche und Konflikte, die Stadt der Prozeßhaftigkeit zu feiern. Zum anderen muß sich der Verkehr der Stadt anpassen und nicht umgekehrt. So sehr für die Verkehrsplaner die Chance

gekommen zu sein scheint, mit der Schneise der Leipziger Straße endlich eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung herzustellen, so abwegig ist dieser Versuch in städtebaulicher Hinsicht. Es gibt hier ehrlicherweise nur zwei Alternativen: Entweder man verbreitert die Leipziger Straße zu einem großstädtischen Boulevard vom Zuschnitt des Kurfürstendamms mit der Straßenbahn in der Mitte, oder man gibt sich mit dem historischen Straßenquerschnitt zufrieden und verlegt den Durchgangsverkehr auf eine leistungsfähige Ringstraße. Die erste Lösung würde die sensible Stadtfigur der Friedrichstadt zwei Blöcke nördlich der ehemaligen Mauerschneise zweiteilen. Die Torsituation zum Leipziger Platz ginge zugunsten einer bloßen Straßenaufweitung verloren. Die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper würde als Barriere wirken, passierbar nur an den „Grenzübergängen“ der Hauptkreuzungen.

Grundrisse Erdgeschoß (Lagepläne)





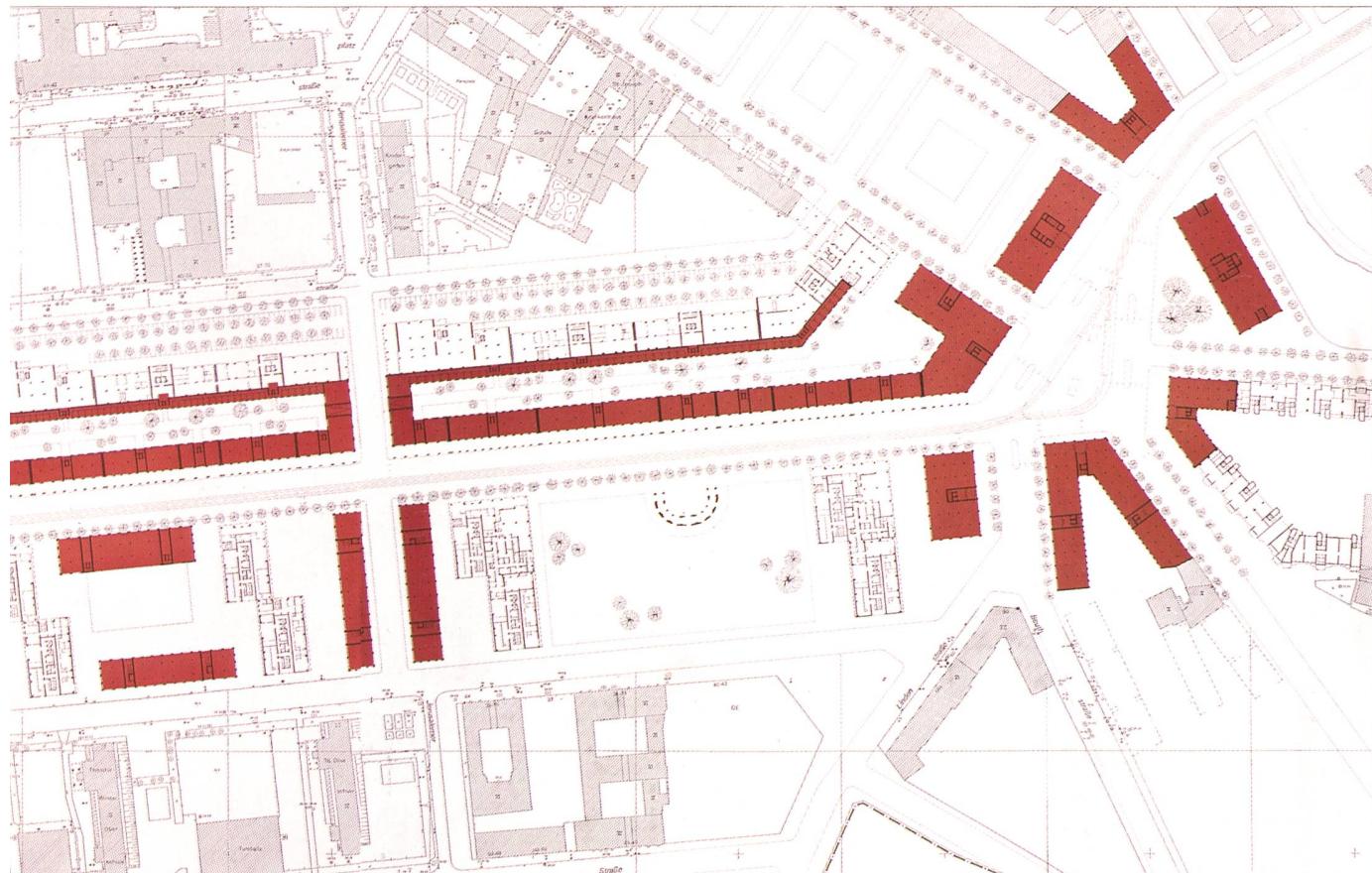
Schnitt
Richtung Leipziger Platz

Wir sind für die zweite Lösung. Uns geht das Bild der alten Leipziger Straße mit dem engen Querschnitt, baumlos, gebildet von Häusern wahrhaft großstädtischer Präsenz nicht aus dem Kopf. Wir haben uns dafür entschieden, obwohl dieser Querschnitt nur noch an einer Stelle vorhanden ist. Das Haus Leipziger Straße 125 definiert mit seinem Gegenüber, dem ehemaligen Reichsluftfahrtministerium, das Nadelöhr, durch das aller Verkehr der Leipziger Straße hindurch muß, es sei denn, man reißt dieses Haus ab. So wie man die Tragfähigkeit einer Kette nach dem schwächsten Glied bemäßt, so wird die Leistungsfähigkeit der Leipziger Straße an dieser Stelle entschieden. Da das Haus der Leipziger Straße 125 aber nicht zur Disposition steht, liegt es nahe, die gesamte Straße nach diesem Querschnitt zu bemessen.

Wir erlauben uns nur einen kleinen Eingriff. Und wir sind nicht die einzigen, die auf diese Lösung gekommen sind. Mit

geringfügigen Veränderungen der Fassade nehmen wir uns einen sechs Meter breiten Streifen des Erdgeschosses, wie übrigens auch beim Haus Leipziger Straße 112, um vom Spittelmarkt bis zum Kaufhaus Wertheim an der Nordseite, also der Sonnenseite der Leipziger Straße, eine Arkade einzurichten als kräftiges, urbanistisches und funktionales Element, das der Heterogenität dieser malträtierten Stadtstruktur einen Halt gibt.

Damit ist die nutzbare Straßenbreite sechs Meter größer geworden, so daß zwischen den Häusern Platz bleibt für eine Ladespur entlang der Arkade, zwei Fahrspuren nach Westen, die Straßenbahn, zwei Fahrspuren nach Osten und dem Gehweg an der Südseite der Leipziger Straße, der sich mäandernd der vorhandenen und geplanten Randbebauung anpaßt. Eine Reihe Platanen wird dem Anspruch nach mehr Grün in der Stadt Rechnung tragen.



Um die Kanten der Leipziger Straße als Voraussetzung für einen selbstverständlichen Stadtraum wiederherzustellen, erfährt der bruchstückhafte Bestand, wo immer möglich, eine bauliche Ergänzung durch siebengeschossige Hauseinheiten, deren Größe sich nach der alten Parzellenstruktur – in der Regel sind mehrere Parzellen für eine neue Hauseinheit zusammengefaßt – richtet.

In den Erdgeschossen sind Läden vorgesehen, in den Obergeschossen Büros, im siebten Geschoß Wohnungen. Die notwendigen Pkw-Abstellflächen sind in Tiefgaragen untergebracht, von den Seitenstraßen erschlossen und auch für Müllfahrzeuge befahrbar. Damit entstehen ruhige, begrünte Innenhöfe, die auch die bestehende Bebauung aufwerten. Wo die Höfe zu eng werden, wird die Nutzung der unteren Geschosse der Wohnzeilen durch großflächige gewerbliche Nutzung ersetzt.

Im Bereich des Spittelmarktes wird die solitärmäßig entwickelte Bebauung als Platzfassung dicht an die Straßen herangeführt, die Verknüpfung von S- und Straßenbahn erfolgt von der großzügigen Mittelinsel aus, die im übrigen allerlei Solitärnutzungen Platz bietet.

Selbstverständlich denken wir an eine steinerne, großzügig proportionierte und vielfältige Architektur, die sich aber – mit dem Ziel der Wiedergewinnung einer verlorenen Stadtsubstanz – an präzise Spielregeln hält.

Aus den unterschiedlichen Querschnitten des baulichen Bestandes der Leipziger Straße ein morphologisches Konzept ableiten zu wollen, halten wir für unangebracht, da der zeitgenössische Mangel an verbindlichen architektonischen Ausdrucksmöglichkeiten eine Expo der vulgärsten Art provozieren würde; eineinhalb Kilometer sind ohnehin zu kurz für einen Parcours ästhetisierter Sachzwänge. *H. K.*

Blick vom Spittelmarkt

