

DETLEV-ROHWEDDER-HAUS

Görings Leistungsschau

C2/e2

Lage Wilhelmstraße 97/Leipziger Straße 5–7, 10117 Berlin-Mitte

Bauzeit 1935/36

Tragwerksplanung Arno Schleusner (vmtl.)

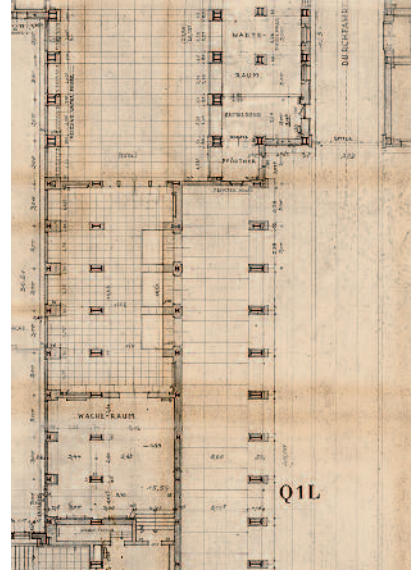
Gesamtplanung Ernst Sagebiel

Ausführung Beton- und Monierbau AG, Wiemer & Trachte u. a.

Quergebäude Ecke
Leipziger Straße,
Ausschnitt aus Erdgeschoss-Grundriss mit
Kolonnade und Rahmenstützen aus dem
darüber liegenden
Saal, 1935

Nach der im Oktober 1933 begonnenen Reichsbankzentrale (heute Teil des Außenministeriums) war das Reichsluftfahrtministerium das zweite bauliche Großprojekt des NS-Staates in Berlin. Wie jene war es eingebettet in die Arbeitsbeschaffungsprogramme nach der „Machtergreifung“. Alle Abteilungen der neu gegründeten Dienststelle bis hin zum noch getarnten Führungsstab der durch den Versailler Vertrag verbotenen Luftwaffe wurden hier unter Leitung Hermann Görings zusammengeführt.

Der von viel Propagandagetöse begleitete Bau war tatsächlich ein Projekt der Superlative. Mit 2100 Büroräumen, einer Tiefgarage für 250 PKW, einer Nutzfläche von 56 000 m² und insgesamt 6,8 km Fluren entstand in atemberaubendem Tempo das seinerzeit größte Bürogebäude Berlins. Erst Anfang Dezember 1934 hatte Ernst Sagebiel den Planungsauftrag erhalten, doch schon im Februar 1935 begann der Abriss der Bestandsbebauung, und noch im sel-



ben Monat startete parallel an acht verschiedenen Stellen der Neubau. Bereits im Oktober 1935 konnte nicht nur Richtfest gefeiert, sondern auch schon die erste Hälfte der Büroräume bezogen werden. Wenig mehr als ein Jahr nach Baubeginn war das gigantische Projekt 1936 vollendet.

Gearbeitet wurde dazu rund um die Uhr, entscheidend aber war die konsequente Modularisierung des Grundrisses: Mit wenigen Ausnahmen basieren die durch das „Rückgrat“ einer Nord-Süd-Achse verbundenen Flügelbauten auf einem Drei-Meter-Grundraster. Es eröffnete die Möglichkeit, sich auf nur wenige Typen unterschiedlicher Bauelemente zu beschränken, und

Baustelle Ecke Prinz-Albrecht-Straße (heute: Niederkirchner Straße) mit parallel noch laufendem Abriss, 1935



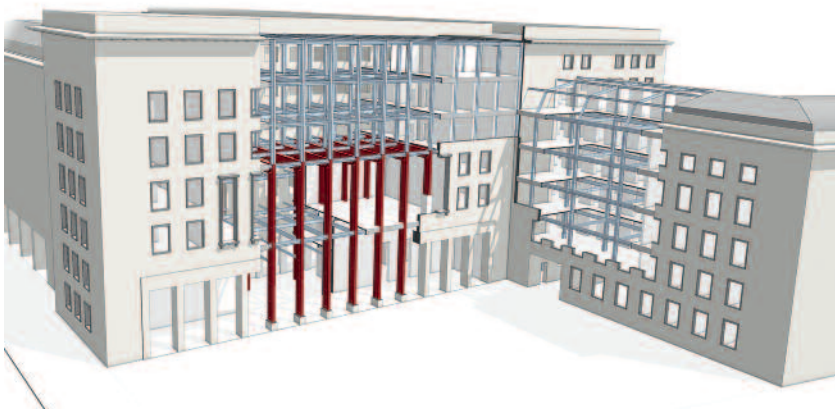


zudem konnte man darin an jeder beliebigen Stelle gleichzeitig zu bauen beginnen. Das Tragwerk ist vorwiegend als Stahlbetonskelett mit Hohlkörper-Rippendecken nach dem System Pohlmann ausgeführt, die Wände bestehen aus Bimsbeton-Hohlblocksteinen. Vornehmlich dort, wo mehrstöckige Säle mit großen Spannweiten die reguläre Struktur unterbrechen, kamen Stockwerksrahmen aus Stahl (zum Teil im leistungsfähigeren St 52) zur Ausführung. In den zuletzt errichteten Flügeln zur Leipziger Straße ließ sich hierdurch unabhängig von den sinkenden Temperaturen auch im Winter weiter bauen. 50 Steinbrüche lieferten den Mu-

schelkalk für die ähnlich durchrationalisierte Fassade, für die etwa im ersten Bauabschnitt lediglich acht verschiedene Plattengrößen erforderlich waren. Bemerkenswert in bautechnischer Hinsicht waren nicht zuletzt über der Tiefgarage die mit Walzgelenzen gelagerten, 18,50 m weit gespannten Stahlbetonrahmen, die heute jedoch nicht mehr erhalten sind. Im Zweiten Weltkrieg kaum zerstört, Ende der 1990er Jahre grundlegend modernisiert und umgebaut, ist das Gebäude heute Dienstsitz des Bundesfinanzministeriums – entstanden in beeindruckender Geschwindigkeit als Leistungsschau hochmoderner Bautechnik in Diensten des NS-Staats.

Blick von Nordosten aus der Leipziger Straße, 2020

↓ Quergebäude Ecke Leipziger Straße, Stahltragwerk mit Stockwerksrahmen (rot) über Eingangsbereich und zweistöckigem Saal zur Abfangung der darüber liegenden Stützen



Grundlegende Literatur

Ernst Sagebiel: Das Reichsluftfahrtministerium. In: *Bauwelt* 28 (1937), Nr. 8, S. 1ff.; Wolfgang Schäche: *Architektur und Städtebau in Berlin zwischen 1933 und 1945*. Berlin 1991, S. 218ff.; Elke Dittrich: *Ernst Sagebiel. Leben und Werk (1892–1970)*. Berlin 2005, S. 141ff.