Städtebau

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 3: **Berliner Architektur 1900 - 1965**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

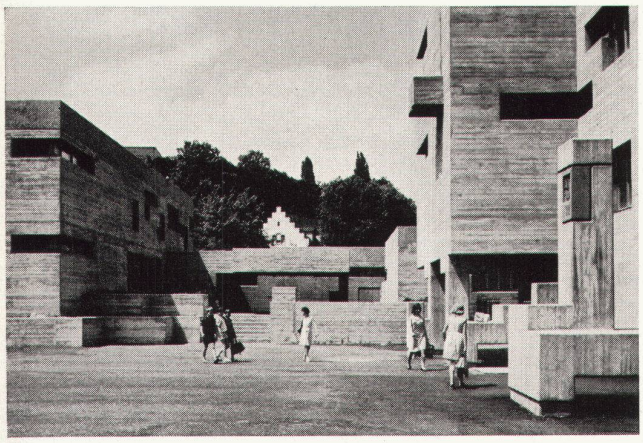
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



5

6

7

5
Schulhof, Detail

6
Thomas Platter

7
Das Thomas Platter-Haus

Photos: 1–5 Fritz Maurer, Zürich; 7 P. Armbruster, Basel

der Frage, ob das vom Altersheim winkelartig eingeschlossene alte «Thomas Platter-Haus» erhalten werden soll. Das Thomas Platter-Haus ist eines der drei Gundeldinger Schlößchen gewesen und nicht nur ein hübsches, spätgotisches Bauwerk, sondern auch, als Haus des Humanisten und seines Sohnes Felix, des bekannten Mediziners aus der Frühzeit unserer Universität, ein kulturgeschichtliches Dokument ersten Ranges. Das Gebäude ist heute in einem bedenklichen Zustand; bekanntlich genügen wenige Jahrzehnte fehlender Pflege, um die Renovationskosten eines Gebäudes ins Unermeßliche zu steigern. Das Thomas Platter-Haus wäre nicht das erste Beispiel dafür, daß die Bürgerschaft durch den Zustand eines Gebäudes irregeführt wird und die notwendigen Instandstellungskosten verweigert.

Mit großer Meisterschaft hat die Verwaltung des Basler Bürgerspitals dieses Spiel gespielt. In den letzten Monaten ist eine ganze Reihe alter Bürgerhäuser an der Hebelstraße, der einstigen «neuen Vorstadt», abgerissen worden. Diese Häuser, die zu Nebengebäuden des Spitals mißbraucht worden waren, wurden von den Befürwortern des Spitalneubaues stets als Beweis der Notwendigkeit einer Sanierung gezeigt. Dabei trifft die Verantwortung für ihren Zustand niemand anderen als die Spitalbehörden selbst.

Schon mehrmals berichteten wir (WERK Nr. 6/1962, Seite 125 *, und 1/1964, Seite 1 *) über die Pläne der Spitalerweiterung im alten Areal an der Hebelstraße und über die diesbezügliche Volksabstimmung. Damals wurde dem Publikum die Alternative einer sofort möglichen Spitalerweiterung empfohlen, während ein Spitalneubau am Stadtrand als ein in nützlicher Frist nicht zu planendes Phantom verblendeter Demagogen dargestellt wurde. Wer aber geglaubt hat, es könne nach dem für die Erweiterungspläne positiv ausgefallenen Volksentscheid mit dem Bau begonnen werden, sah sich getäuscht. Die Hindernisse scheinen der Architektengemeinschaft und der Baukommission erst nachträglich klargeworden zu sein. Die Probleme liegen an vielen Stellen verborgen und sind zu kompliziert, als daß sie hier dargestellt werden könnten. Im Kern aber geht es immer darum: ein modernes, der Wissenschaft dienendes Gebäude kann nicht in dem Maße definitiv geplant werden, daß es sich genau in die Winkel und Ecken eines zu kleinen innerstädtischen Geländes einfügen läßt. Es braucht nur ein neuer Röntgenologe seine Raumansprüche neu zu formulieren, und das ganze Konzept des ebenerdigen Institutsteils ist wieder über den Haufen geworfen.

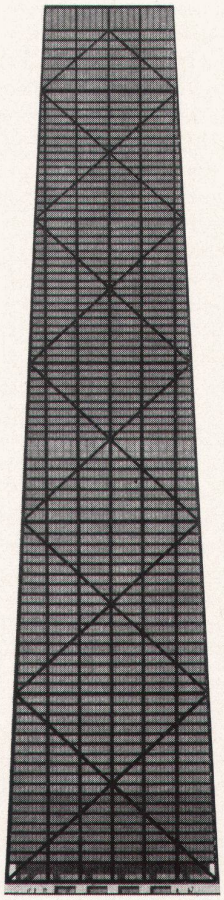
Von Basel sprechen, heißt eben stets, von der Kleinheit seines Stadtgebietes berichten. Wie lange kann die Stadt überhaupt noch wachsen? Für wieviele Personen bietet unsere Stadt noch Raum? Offenbar hat man jetzt langsam gemerkt, daß diese Frage nicht durch die Bevölkerungsprognose des Statistischen Amtes, sondern durch den Zonenplan beantwortet wird. Bezeichnend für das Denken in engen Bereichen scheint uns, daß ein Auftrag zum Aufspüren innerstädtischer Wohnreserven vergeben wird. Wieviel konstruktiver wäre es, zu versuchen, mit den umliegenden Gemeinden eine gemeinsame Wohnbaupolitik zu treiben! Schließlich wird sich unsere Stadt ja nicht nach den Gesetzen einer asymptotischen Kurve anfüllen und dann stehenbleiben; der Prozeß des äußeren Wachstums und der innerstädtischen Veränderungen ist ja in vollem Gange und muß in seiner Eigenart studiert und begriffen werden. Wenn die zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land tätigen paritätischen Kommissionen nicht über den Rahmen konkreter Sachfragen gehen und wenn mit den übrigen beteiligten Kantonen Solothurn, Bern und Aargau überhaupt keine planerischen Kontakte bestehen, so könnte doch eine solche Analyse und Planung des Wachstums in der schweizerischen Teilregion von einem staatlich geförderten, aber auf gemeinnütziger Basis privaten Forschungs- und Planungsinstitut ausgehen.

Im übrigen bringt nur die Verbesserung des Transportsystems weiteres Bauland in die Nähe städtischer Arbeitsplätze. Dabei ist nicht in erster Linie an Straßen zu denken. Die Topographie erhöht die Chancen des öffentlichen Verkehrsmittels: sternförmig laufen die Seitentäler auf das Rheinknie zu. Wie lange geht es noch, bis die altmodischen Vorortsbahnen ins Birsigtal und ins Leimental durch eine Schnellbahn ersetzt werden? Basel wird, wie alle Städte, früher oder später die Entdeckung machen, daß ein «drittes» öffentliches Verkehrssystem, zwischen Bundesbahn und Feinverteiler, unumgänglich ist. L. B.

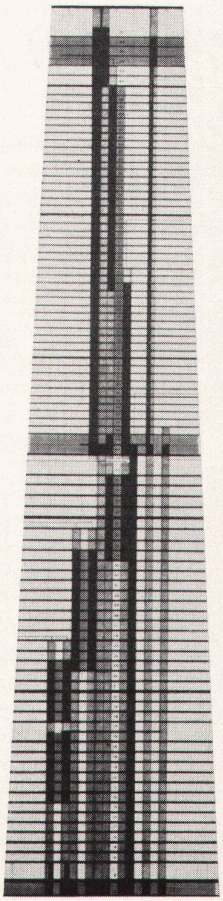
Städtebau

Renaissance des Wolkenkratzers in den Vereinigten Staaten

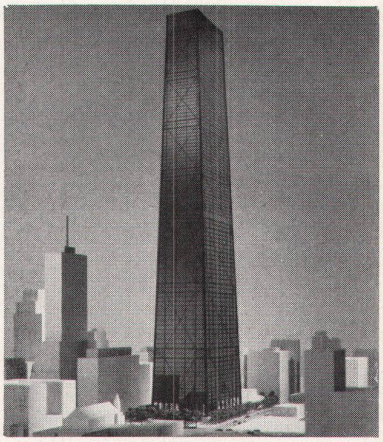
Obwohl es schon seit einigen Jahrzehnten möglich war, 400 m hoch zu bauen, ist doch das Empire State Building bis vor wenigen Jahren das einzige in seiner Kategorie geblieben. Man vermutete



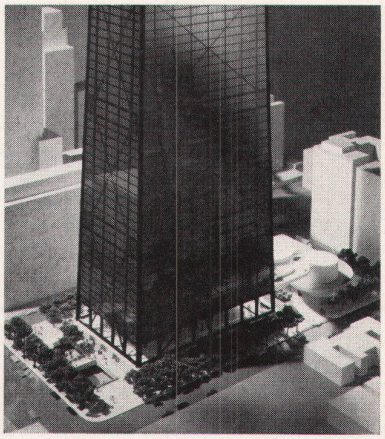
1



2



3



4

1
Das John Hancock Center in Chicago, projektiert von Skidmore, Owings & Merrill. Die Konstruktion gleicht derjenigen einer Stahlbrücke. In ihr lagern Stockwerke verschiedener Nutzung, verschiedener Fläche und verschiedener Höhe

2
Das vertikale Verkehrssystem des Hancock Centers

3
Modellaufnahme der fast 400 Meter hohen vertikalen Stadt. «Eure Wolkenkratzer sind nicht zu groß, sondern zu klein!» hatte Le Corbusier den Amerikanern zugerufen. Sie haben rasch gelernt. So geht es oft: Wir haben Ideen, die Amerikaner führen sie aus, und uns bleibt nichts übrig, als zu kopieren, was die Amerikaner aus unseren Ideen gemacht haben

4
Modellaufnahme. Zufahrts- und Eingangspartie des Hancock Centers

Photos: 3, 4, 6 Hedrich-Blessing, Chicago

lange Zeit, nur der Wunsch nach Prestigegewinn könne solche Monsterbauten hervorbringen, und sah darin keine städtebaulichen Vorteile. Einige neue Erkenntnisse haben aber zu einer Wandlung in der Betrachtungsweise geführt. Zum Beispiel: daß es in gewissen Fällen ein Vorteil sein kann, die Standorte verschiedenster Aktivitäten nicht nebeneinander, sondern übereinander anzuordnen. Oder: daß die Unterschiede zwischen einem 15stöckigen und einem 100stöckigen Bau nicht nur quantitativer, sondern vor allem qualitativer Natur sind. Oder: daß viele Arbeitsinstrumente des Städtebauers, wie «Dichte», «Ausnützungsziffer», «Vollausbau», «Nutzungsplan», bei Anwendung auf hohe Bauten oder Gebiete mit hohen Bauten sich als stumpf erweisen und deshalb viele Thesen darüber, was «möglich» oder «erlaubt» sei, entkräftet sind.

Man begann, diese hohen Bauwerke als vertikale Städte (die es in europäischer Phantasie ja schon lange gibt) und nicht mehr nur als hohe Häuser zu betrachten und zog eine Reihe für die Stadtentwicklung vorteilhaft erscheinende Schlüsse daraus. Das Resultat war eine eigentliche Renaissance des Wolkenkratzers sowohl in Manhattan als auch in seiner Geburtsstadt Chicago, über die im folgenden kurz berichtet wird.

Die Entwicklung im Zentrum von Chicago

Wir erinnern uns: Bertram Goldbergs Zwillingstürme seiner Marina City (WERK 4/1964) leiteten vor zwei Jahren die Nouvelle vague in der Entwicklung von Chicago ein, jene Gegenwelle, die die seit vielen Jahren ins Grüne vor die Stadt auswandernden Chicagoer heute wieder ins Zentrum zurückführt. Die Marina Towers haben 60 Stockwerke, deren untere 20 als Garagen dienen. Das war damals der neue Gedanke: die überall sonst auf der Welt wertvolles Land einnehmenden Parkplätze so zu stapeln, daß die dafür benötigte Grundfläche nicht größer ist als der Grundriß eines Wohnturmes und daß durch diese Stapelung gleichzeitig die darüberliegenden Wohnungen in eine dem Lärm und dem Dunst der Stadt entrückte Höhe gehoben werden. Marina City war und ist ein ungeheurer Erfolg. Was vorher niemand glauben wollte, ist eingetreten: die «upper middle class» kommt in die Stadt zurück.

Nun hat S.O.M. (Skidmore, Owings & Merrill) den Gedanken aufgegriffen und nahe am Loop, dem Geschäftszentrum Chicagos, ein Gebäude projektiert, das eine Höhe von rund 400 m erreichen wird. Es wird 100 Stockwerke enthalten, die ähnlich Marina City nicht alle gleich genutzt sein werden. Die untere Hälfte ist

5

6

5
Das neue Civic Center in Chicago vor der Vollendung

6
Modell des Civic Centers. Jeder dieser Großbauten erhält von nun an einen ausschließlich den Fußgängern reservierten Platz vorgelagert

für Büros bestimmt, die obere für Wohnungen. In dieser vertikalen Stadt, John Hancock Center genannt, wird sich also in zwei bis drei Jahren die höchstgelegene Wohnung der Welt befinden. Aber auch der Mieter der untersten Wohnung wird noch immer rund 200 m über dem Erdboden leben, gleich hoch wie sein Nachbar im obersten Stockwerk von Marina City, die bis heute den Höhenrekord hält.

Das Büro S.O.M., das jetzt viel mit dem Computer arbeitet, hat ihn auch in diesem Fall für den Entwurf eingesetzt. Die Geschoßfläche nimmt mit zunehmender Gebäudehöhe ab, und die Geschoßhöhe variiert je nach dem, ob Büros, Wohnungen oder Maschinenräume darin untergebracht sind. Alle dadurch verkomplizierten Rechnungen der Statik und Organisation werden vom Computer verarbeitet.

Das Hancock Center ist nicht das einzige Großprojekt im Zentrum Chicagos. Im nördlichen Teil des Loop ist soeben nach zweijähriger Bauzeit das Civic Center fertig geworden. Es ist 30 Stockwerke hoch und läßt den südlichen Teil seiner Parzelle für einen großen öffentlichen Platz frei, den ersten Platz, den es im Loop überhaupt gibt. Von jetzt an wird aber jeder Wolkenkratzer einen kleinen Platz, Park oder anderen ganz dem Fußgänger reservierten Freiraum erhalten. Europäische Besucher pflegten über die Amerikaner zu lachen, weil sie nicht wußten, was ein Platz ist. Aber mit der heute in Europa gebräuchlichen Definition: «Ein Platz ist, wenn man ihn nicht überqueren kann», werden wir doch bald unser Lachen an die Amerikaner abtreten müssen.

Einen Block weiter südlich, im genauen Zentrum des Loop, wächst das Gebäude der First National Bank of Chicago bis zu 60 Stockwerken Höhe. Auch dieser Bau wird in einer fast unglaublichen Geschwindigkeit errichtet und in weniger als drei Jahren bezogen werden. Es wird sich ähnlich dem John Hancock Center gegen oben zuspitzen.

Noch ein Block weiter nach Süden wird das alte Federal Court House abgerissen, um dem 44 Stockwerke hohen Federal Office Building Platz zu machen. Zusammen mit einem 30stöckigen Bürohaus, einem 2stöckigen Postpavillon von Mies van der Rohe und zwei öffentlichen Plätzen wird sich dieser Komplex über anderthalb alte «blocs» erstrecken.

An der Mündung des Chicago River haben zwei junge Architekten, ehemalige Schüler von Mies, einen 70stöckigen Wohnturm entworfen und kürzlich mit der Ausführung begonnen. Der Grundriß gleicht einem dreiblättrigen Kleeblatt und erinnert an die Glasturmskizzen von Mies aus dem Jahre 1923. Der Bau wird wie Marina City ganz in Eisenbeton ausgeführt und bildet nur den Auftakt zu einer ganzen Reihe neuer hoher Konstruktionen längs des Ufers des Lake Michigan. Auch am westlichen Ufer des Chicago River, unmittelbar am Loop, entstehen riesige Bauten, und zwar über dem Bahnhofareal, dessen Luftraum über den Geleisen im Baurecht abgetreten worden ist.

Wir haben von Wohnhochhäusern über Garagenhochhäusern, von Wohnhochhäusern über Bürohochhäusern, von Geschäftshochhäusern über Bahnhöfen gesprochen. Bis vor kurzem hat in Chicago der «air rights struggle» getobt, das heißt der Kampf darum, wer den Luftraum über bestehenden Anlagen benützen dürfe. Dieser Streit bezog sich vor allem auf die riesigen Eisenbahnanlagen Chicagos, die zum Teil mitten in der Stadt liegen. Im Grunde genommen ist es aber ein prinzipieller Kampf gegen die alte Vorstellung von der Zweidimensionalität einer Parzelle gewesen. Die Durchsetzung verschiedenartiger übereinanderliegender Nutzungen (nicht nur in neuen Städten wie Cumbernauld, sondern vor allem in bestehenden) ist eine Großtat ersten Ranges und eröffnet neue Perspektiven für den Umbau unserer Städte.

Aber auch das In-die-Höhe-Bauen an und für sich deutet auf einen Wandel hin. Früher haben die Amerikaner hoch gebaut, um sich bemerkbar zu machen, fast immer zu geschäftlichen Zwecken, und waren sehr darauf bedacht, keine Minute länger in dieser «Felsenlandschaft» zu verweilen, als die Geschäfte es erforderten. Heute bauen sie in die Höhe, weil sie dort leben möchten. Weil dort oben Ruhe herrscht. Weil man kein Auto mehr braucht. Weil der Lift billiger, sicherer und schneller ist. Weil man über seinem Büro leben kann. Weil Gemeinschaftseinrichtungen da sind, die in einem Vorort niemals ausgenützt und deshalb auch nicht gebaut werden.

Und was den dritten, eingangs erwähnten Punkt betrifft: Meßgrößen, wie zum Beispiel die Ausnützungsziffer, Fundamente ganzer Gedankengebäude, beginnen unter diesen veränderten Bedingungen zu wanken und versagen den Dienst. Das könnte eine erfrischende Wirkung haben. Es könnte dazu führen, daß man sich die Definitionen solcher Begriffe noch einmal gut überlegt und sich fragt, ob sie, um für die Planung nützlich zu bleiben, nicht neu formuliert werden müßten.

Martin Geiger

Leser schreiben

Der Schweizer Pavillon auf der Weltausstellung 1967 in Montreal

Über unseren Pavillon an dieser Weltausstellung kann man wohl aus Zeitungen ganz kurze Beschreibungen entnehmen, aber sonst herrscht über das Projekt seltsames Stillschweigen. Sicher ist die Wahl des Entwurfes und seines Verfassers nicht leicht, und gewiß hat die Ansicht auch ihre Berechtigung, daß einer solchen Aufgabe und besonders deren Realisierung nur eine «namhafte» Firma gewachsen sein kann, doch muß dies sicher nicht im Hinblick auf eine schöpferische Lösung zutreffen.

Jeder Bauherr kann den ihm richtig erscheinenden Architekten beauftragen. Bei einem Weltausstellungspavillon sind aber die Interessen national, denn dieses Projekt repräsentiert das ganze Land und sein kulturelles Niveau. Es drängt sich also die Frage auf, warum nicht allen Schweizer Architekten die Möglichkeit gegeben ist, einen Vorschlag einzurei-