Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 56 (1969)
Heft: 3: Kirchen - Kirchengemeindehäuser

Buchbesprechung: Stadtplanung von Athen bis Brasilia [Edmund N. Bacon]

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: 14.07.2025

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

Edmund N. Bacon:
Stadtplanung
von Athen bis Brasilia

296 Seiten mit Abbildungen
Verlag für Architektur (Artemis), Zürich 1968
Fr. 78.–

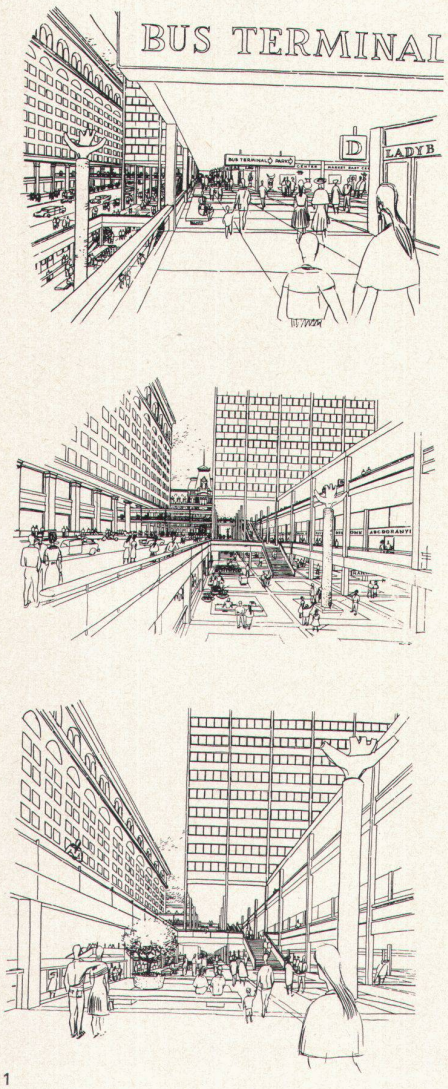
Das Buch verdient Beachtung als Werk des Mannes, ohne den die Neuplanung von Philadelphia nicht zum Sandkasten städtebaulicher Ideen in den USA geworden wäre. Seit William Lescaze – der bedeutendste Schweizer Architekt dieses Jahrhunderts in den USA – 1929 den einzigen ausgeführten Bauhaus-Wolkenkratzer an der Market Street East in Philadelphia erbaute und dort gleichzeitig die Kalibrierungen der ersten mathematischen Wirtschafts- und Planungsmodelle begannen, wurde in dieser enttäuschend häßlichen Stadt experimentiert. Louis Kahn entwickelte auf dem Schachbrett-Stadtplan von 1962 des alten William Penn seine Bewegungssysteme. Die Bundesgesetze der USA für die Stadterneuerungen und -sanierungen fußen auf den entsprechenden Gesetzen von Pennsylvania, die in Philadelphia entwickelt wurden.

Der Einbezug der Wirtschaftsplanung in die Stadt- und Regionalplanung hat in Philadelphia dank der Entwicklung seit 1929 zu einem elektronischen Modell geführt, das die gesamtwirtschaftliche Auswertung von Planungsvarianten in kürzester Zeit gestattet. Dieses Modell ging aus

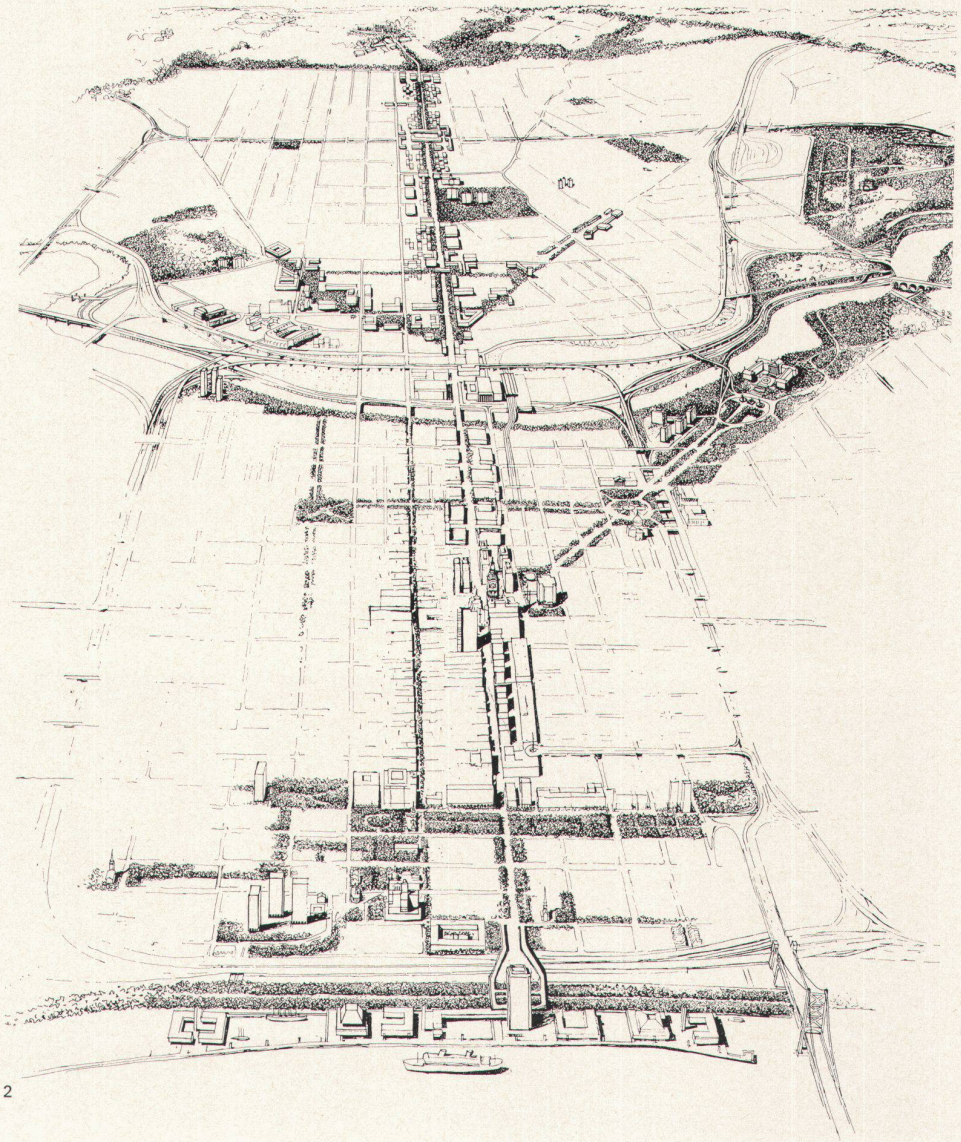
«Viele Architekten und Planer waren der Meinung, daß nichts ohne ein Programm getan werden sollte ... doch wäre es damals zu spät gewesen.» (Louis Kahn: kein «Design» ohne «Form»; mit «Form» meint er die Aufgabenstellung an ein Gebäude, oder ein Programm. Sie ist nicht im freien Entwurfsbereich des Architekten, sondern das Resultat des Dialoges zwischen Bauherr und Architekt. «Design» trägt den individuellen Stempel des Architekten; eine «Form» ist die Grundlage einer theoretisch unbegrenzten Zahl von «Designs» oder Entwurfslösungen.) «Die räumliche Gliederung des regionalen Bewegungssystems selbst erzeugte eine Hypothese für ein Programm, und sobald man das klar formulieren konnte, brachte es einen Prozeß demokratischer Auseinandersetzungen ins Rollen und damit eine Kraft, aus der heraus die Gestaltung möglich wurde»

1, 2
Philadelphia Market Street East I (ca. 1960–1963)
Erfindung der «Sunken Plazas»: Gärten auf der Ebene unter der Market Street mit Zugang zu Untergrundbahn und Pendlereisenbahn. Fortlaufende Einkaufspromenade ein Stockwerk über der Market Street, verbunden mit Busstation und Parkhäusern. Zugang zu den vier Warenhäusern über glasgedeckte Brücken auf der Höhe der Einkaufspromenade.
Zeichnungen von Wilhelm von Moltke:
oben: Blick von der Einkaufspromenade her über Market Street mit U-Bahn links neben dem Garten
Mitte: Blick von der Straße aus
unten: Blick in den offenen Garten mit U-Bahn à niveau

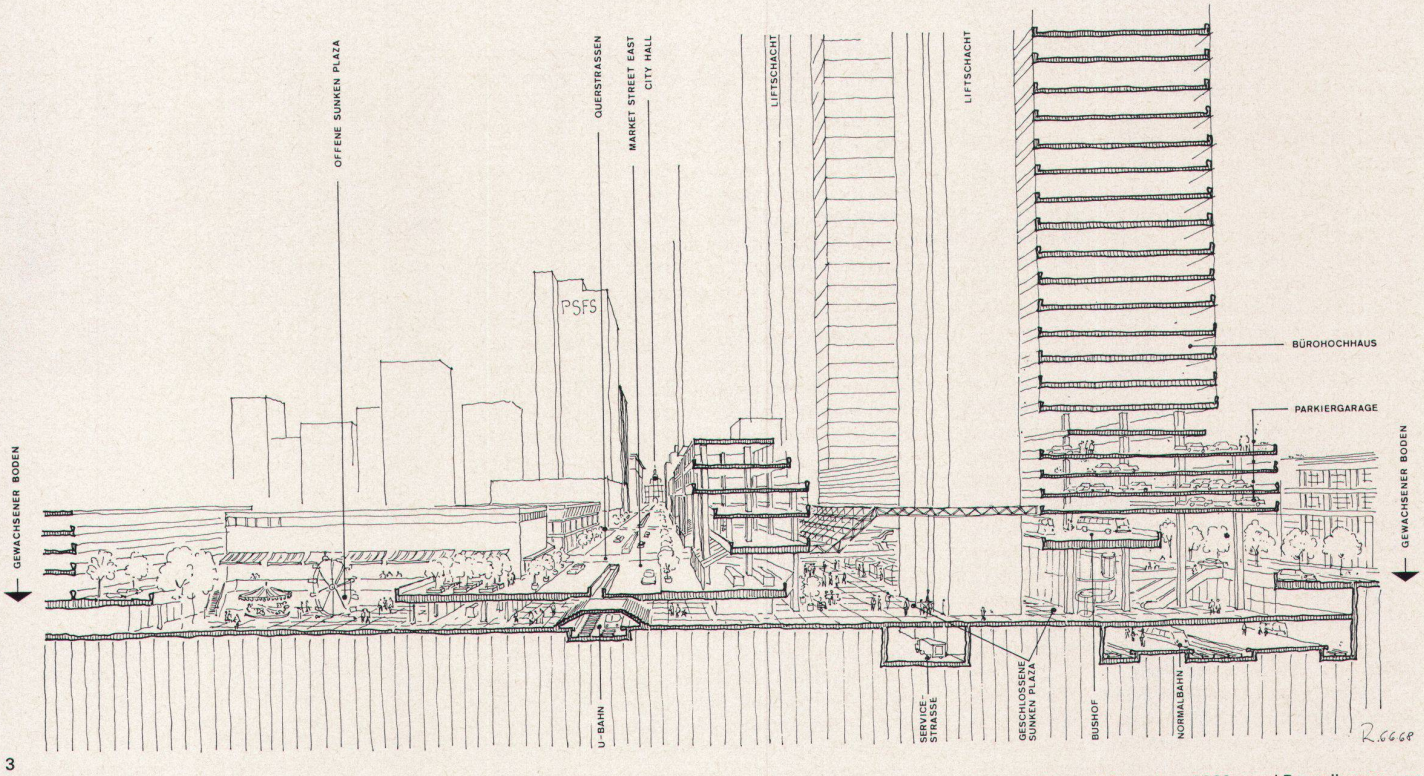
Philadelphia Market Street East II (ca. 1964)
«Die Aufteilung der Geschäftshäuser in drei Ebenen schuf mehr Platz für Läden, als es das Gebiet wahrscheinlich brauchen würde. Das komplexe Gewebe von privaten und öffentlichen Räumen, von Geschäften und Bürogebäuden stellte Probleme der Finanzierung des Unternehmens»
Das Stadtplanungsamt entwarf in Zusammenarbeit mit Ronaldo Giurigula ein Schema mit dominierender Fußgängerpromenade über der Straße mit Läden, Klimaanlagen und einem Glasdach. Die Promenade ist mit der U-Bahn durch Rolltreppen verbunden
Die Ladenbesitzer opponierten gegen den Zugang vom 1. Stock, der sie alle zu einem internen Umbau gezwungen hätte



1



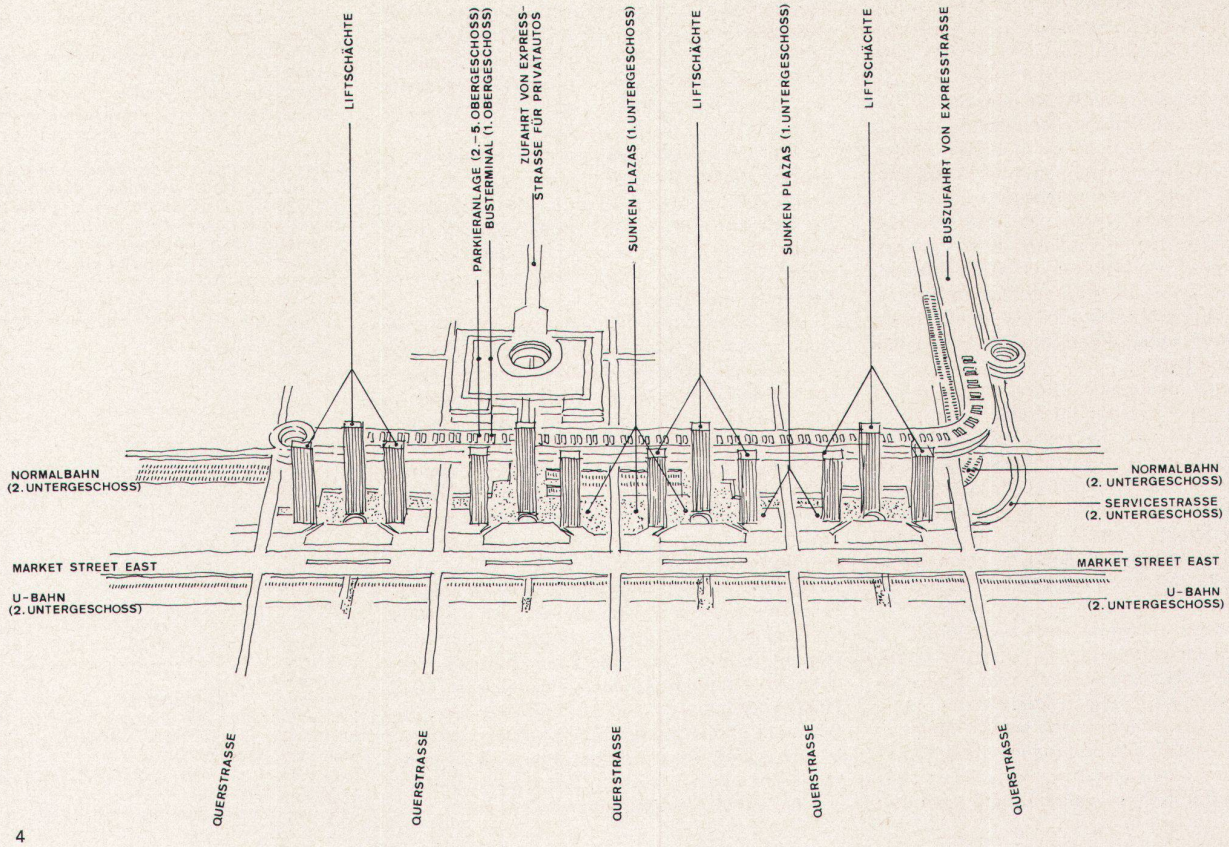
2



3

3
Philadelphia Market Street East III (ca. 1966)
Skidmore, Owings & Merrill unterwarfen im Auftrag des Stadtplanungsamtes die bisherigen Arbeiten an der Market Street East einer «rigorosen, strukturellen und ökonomischen Analyse» ...
«Für die amerikanische Architektur war dies ein Test: die Frage war, ob diese Firma, die mit dem Plan nicht vertraut war und somit nicht die Erfahrung mitbrachte, um die im Spiel stehenden Kräfte zu verstehen, eine vollkommen neue und unabhängige Richtung einschlagen würde, oder ob sie, wie I. M. Pei in Society Hall, das bereits bestehende Werk aufnehmen und zu neuen Höhen führen würde»

4
Leider zeigt Bacon die Projekte von S. O. M. nicht in bestverständlicher Weise. Wir haben deshalb eine der Darstellungen in seinem Buch (Seite 260/61) umgezeichnet und beschriftet und zeigen aus der Publikation des Projektes von S. O. M. «Market Street East-Report on the General Neighborhood Renewal Plan, June 1966» zwei Darstellungen, von denen ebenfalls eine umgezeichnet wurde:
– das «Skelett» des Projektes ist die Verkehrsmaschine oder «Bewegungsstruktur», bestehend aus horizontalen Strömen: U-Bahn, Normalbahn, Straße, Buslinien, Fußgänger, und den vertikalen Strömen: den Lifts. Entscheidend ist der 45grädige Zugang zu den dreifach angeordneten Liftschächten von den Straßenecken der Market Street, welche dem Straßenblock seine Individualität wieder zurückgibt



4

der bekannten Penn-Jersey-Transportation Study hervor, die der Anstoß zu einer allgemeinen und umfassenden, Staatsgrenzen überschreitenden Regionalplanung des Delaware Valley war. In ständiger Wechselwirkung mit dieser Regionalplanung verfaßte die Philadelphia City Planning Commission mit Edmund Bacon als Direktor die lange Reihe evolutionärer Stadtpläne.

Bacons Beitrag zum Städtebau der USA nach der Mitte dieses Jahrhunderts ist sein Versuch, eine langlebige, dreidimensionale Struktur der Bewegung, der Landnutzung und der Raumabfolge aus dem geistigen und materiellen Erbe seiner Vorfahren mit den Mitteln des 20. Jahrhunderts zu erarbeiten.

Am einzelnen Bau interessierte ihn nur dessen Integration in die Bewegungssysteme und dessen raumschaffende Qualität. Louis Kahn, dessen Beiträge zur Planungsphilosophie Philadelphias nicht unerheblich sind, war ein zu architekturinteressierter und komplizierter Architekt für Bacon, und Bacon hat die ersten Gebäude, die als Teile seiner Bewegungs- und Raumkonzepte entstanden, mittelmäßigen Architekten oder reinen Spekulanten vergeben, weil sie seinen Vorschlägen von Stadträumen zu schnellerer – oder der einzig möglichen – Realisierung verhalfen.

Bacon hat es verstanden, seine durch Energie, Ehrgeiz, Sinn für Publizität und manchmal stoßende Arroganz gekennzeichneten administrativen Fähigkeiten mit einem theoretischen Gedankengebäude zu verbinden, aus dem er eine visionäre Überzeugungskraft und Eloquenz gewinnt.

Der Kern dieses Komplexes urbanistischer Ideen ist zweifelsohne in Giedions «Space, Time and Architecture» zu finden. Dieses in den USA viel früher als in Europa erkannte Werk des kürzlich Verstorbenen ist denn auch der geistige Pate des neuen Buches von Bacon. Giedions Kapitel über das barocke Rom Sixtus' V. und seines Tessiner Architekten Fontana liegt Bacons entsprechendem Kapitel zugrunde, und er hat unter ähnlichen Gesichtspunkten mit einem ihm gewährten Stipendium noch weitere Städte wie Paris, Petersburg, London, Stockholm, Venedig, Peking untersucht und mit sorgfältigen Darstellungen einen schönen Beitrag zum Verständnis der Gestalt dieser Städte geleistet.

Bacons zentrales Thema ist die Raum- und Bewegungsstruktur der Stadt und deren Veränderung im Prozeß des Wachstums. Seine Beispiele betreffen ganze Städte, Axenabfolgen in Städten, wie die Champs-Elysées oder die Strada Felice, und einzelne Raumgruppen, wie San Marco oder das römische Kapitol.

Als Planer mußte es ihn beschäftigen, daß er von vielen seiner Ideen nicht hoffen kann, sie zu seinen Wirkens- oder Lebzeiten verwirklicht zu sehen; anhand von Rom versuchte er deshalb mit überzeugender, Giedion vorzüglich illustrierender Graphik nachzuweisen, daß die nur fünf Jahre dauernden Strukturimpulse Sixtus' V. während Jahrzehnten und Jahrhunderten wirksam waren und ihre volle Entfaltung erst seit 200 Jahren erfahren haben.

Es steht fest – wohl teilweise zu Bacons Trost für die eher langsamen Erfolge von der Stadterneuerung Philadelphias –, daß zwar Sixtus die Obelisken strategisch entscheidend plazierte und gesellschaftliche Brennpunkte schuf, indem er Brunnen aufstellen ließ und indem er die Pilgerkirchen Roms, den Quirinal, die Porta Pia und das Kolosseum durch Axen verband, daß aber nur durch *jahrhundertelange Respektierung dieses Konzepts durch die Architekten ein sinnvolles Ganzes entstand.*

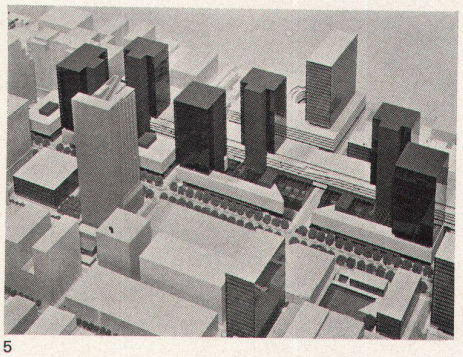
Er weist somit nach – und dies zu vollem Recht –, daß Städtebau ein Prozeß ist, der nicht abbricht, der beherrscht wird von tragenden Ideen, die von einer Generation an die nächste weitergegeben, neu interpretiert und als Grundlage neuer Realisierung benützt werden. Während er diesen Prozeß in den von ihm untersuchten Städten über Generationen hin nachweist, beschreibt er die Folge von Plänen für die Zentralstadt von Philadelphia als «Dialog» zwischen den Planern, den Geschäftsleuten, den Verkehrstechnikern und den Investoren. Er hätte wohl ebensogut die Begriffe der Hypothese und der Antithese verwendet, die zur Synthese führen, oder darauf hingewiesen, daß *Planung und Architektur keine linearen Prozesse, sondern solche der konzentrischen Annäherung auf das Ziel: die Synthese, sind.*

Seine Bewegungssysteme in der Market Street East in Philadelphia sind im Gegensatz zu allen historischen und flächigen *dreidimensionale,* oder weil Bacon mit uns beliebt, die Zeit auch als Dimension aufzufassen, eine *vierdimensionale.*

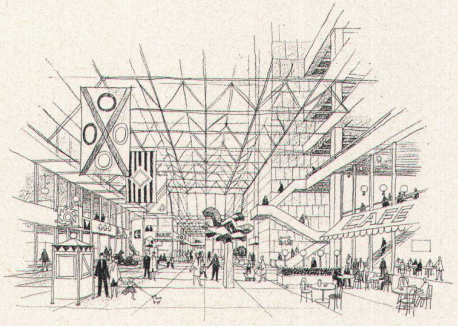
Zur Stützung seiner an sich logischen und nicht neuen Theorie benützt Bacon ausgiebig Paul Klee. Sowohl in dessen linearen Verbindungen von Punkten durch Gerade und durch gekrümmte Linien wie auch in dessen perspektivischer Raumvision sieht Bacon eine geistige Verwandtschaft mit seiner eigenen axiomatischen Erkenntnis, *daß es Orte gibt, wo stationäre Handlungen ausgeführt werden, wo man «ist» (Plätze) und Axen (Straßen), auf denen man sich bewegt.* Daß er sich durch Klee inspiriert fühlt, nehmen wir ihm bestimmt nicht übel, aber der Vergleich hapert ebenso wie der Vergleich von Stadtplänen mit Blattformen, weil Stadtpläne weder auf Malerei noch auf Biologie beruhen, sondern darauf, wie der Mensch sich im Raum fühlt und bewegt und damit über das Statische des zweidimensionalen Bildes weit hinausgeht und weil anderseits die Stadt einige durch die Statik bedingte Qualitäten des Bildes nicht aufweist.

Was uns jedoch ernsthafter beschäftigt, ist die Axenfreudigkeit Bacons. Er sieht in der Axe das Ordnungselement von Baugruppen und Räumen par excellence. Man muß sich bewußt sein, daß, anders als in Europa, in den USA des 20. Jahrhunderts das beaux-artische Axenprinzip noch in Reinkultur nachlebt.

Die Axen von L'Enfant, die Washington strukturieren, die Axen mit welchen Burnham San Francisco und Chicago gliederte und die unzähligen «Malls», d.h. axiale Präsentationsparke in den Regierungsvierteln vieler amerikanischer Städte, sind das geistige Erbe der Axen von Paris und Versailles. Philadelphia besitzt einen solchen Axenpark mit Paradestraße von gleicher Länge wie die Champs-Elysées, die von einem französischen Architekten in den zwanziger Jahren dem Pennschen Plan beigefügt wurde. Diese Axen mögen einem Bedürfnis nach urbaner Gloire entsprechen, das sich aber im Lincoln Center in New York ad absurdum führt oder sogar Anlaß gibt, warnend auf ein erstaunlich autokratisches Element im heutigen Amerika hinzuweisen. (Das Lincoln Center wird von 90 bis 95 Prozent der Besucher «von Untergrund» betreten; trotzdem ist das ganze Axialkonzept dieses «Kulturzentrums» oberirdisch auf den Broadway gerichtet, von wo außer Touristen niemand kommt.)



5

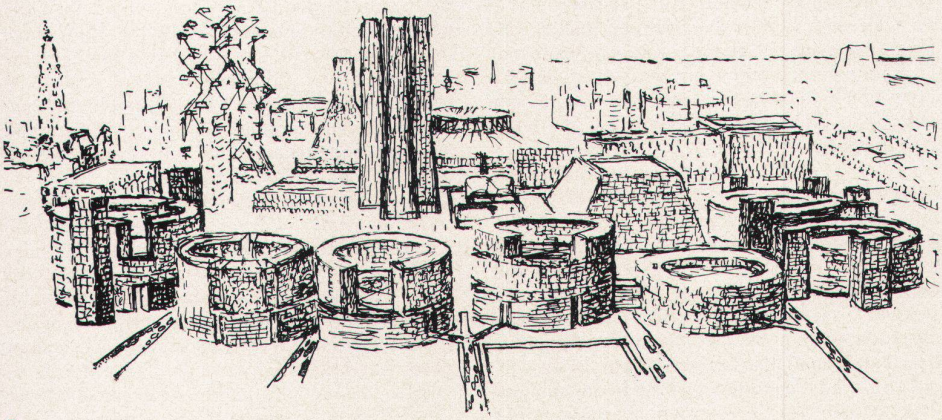


6

5
– Die Parkiergeschosse liegen 2–5 Stockwerke über der Straße
Die Pendler- und Langstreckenbusstation liegt ein Stockwerk über der Straße
Das Haupt-Fußgängergeschoß liegt ein Stockwerk unter der Straße
Das Eisenbahn- und Zubringergeschoß liegt zwei Geschosse unter der Straße
Damit war der unterirdische Zugang zu den Läden gewährleistet, was insofern logisch ist, als die große Zahl der Menschen, die Market Street East betreten, via U-Bahn und Normalbahn im 2. Untergeschoß ankommen

6, 7
– Die «Haut» um die Bewegungsstruktur soll von verschiedenen Architekten ausgeführt werden, welche die räumliche Ordnung der Verkehrsmaschine ihrer Zweckbestimmung zuführt: Raumnutzungen hoher Dichte zu erschließen. Der stereotype Glasschachtelstil von S.O.M. enttäuscht freilich die Hoffnung auf die Realisierung freier Raumgefüge als Konsequenz des Megastrukturgedankens, wie sie zum Beispiel durch Louis Kahns Vorschlag für die City Hall von Philadelphia angedeutet wurde

Sonstige Quellen:
Skidmore, Owings & Merrill: «Market Street East: A General Neighborhood Renewal Plan». Juni 1966
Philadelphia City Planning Commission: «Center City Philadelphia». 1963
Kahn Louis I.: «The Notebook and Drawings of Louis I. Kahn». Wittenborn and Company, New York 1962
Roth Ueli: «Amerikanischer Städtebau am Beispiel Philadelphias». Werk 5/62
Roth Ueli: «Louis Kahn und die Medical Towers in Philadelphia». Werk 1/62
Roth Ueli: «Zurück zur kalten Pracht?» DU, Juni 1964



7

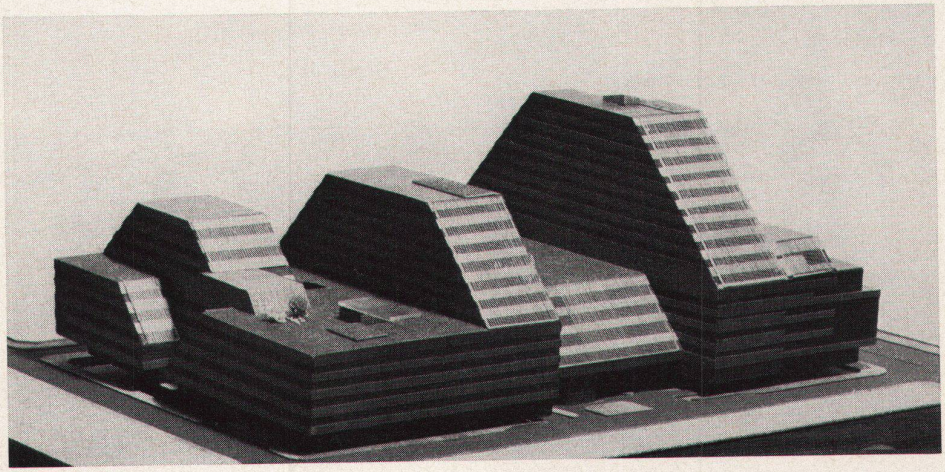
Obschon Bacon die unregelmäßigen Winkelverbindungen der Plätze von Venedig oder die ungeometrischen Beziehungen der Gebiete der Akropolis einläßlich darstellt und zeigt, wie sie wuchsen, sind die großen Strukturelemente Philadelphias die Axen, welche aber diejenigen von William Penn ins Unendliche der Landschaft ähnlich weiterführen wie die von Louis XIV. in Versailles oder von Haussmann in Paris. Louis Kahn kritisierte einmal Bacons frühe Market-Street-East-Entwürfe mit «man just does not walk this way». Man kann sich fragen, ob der Mensch denn so fährt – meilenweit, schnurgerade zwischen Häuserfronten hindurch. Es scheint mir eine Frage des Maßstabes zu sein: Die Distanzen, welche Bacon mit seinen Axen durchmißt – die sich übrigens im Rathaus schneiden –, sind keine Fußgängerdistanzen. Nachdem allgemein erkannt wurde, daß eine Autobahn möglichst nur aus Kurven bestehen sollte – wozu sollte denn eine eigentliche Stadtstraße 10 Kilometer geradeaus gehen? Selbst für Paraden sind diese Axen zu lang – die Länge der Champs-Elysées genügt höchsten Staatsanlässen.

Während man nicht umhin kann, die ins grenzen- und uferlose laufenden großen Axen Philadelphias mit Zweifel zur Kenntnis zu nehmen, haben die «Dialoge» um die Market Street East mit ihren entscheidenden 4 bis 6 Straßenblocks zu bemerkenswerten Resultaten geführt, die erhoffen lassen, daß auch die Erweiterung der Zentralstadt in die Region einem längeren Dialog ausgesetzt sein wird.

Market Street East ist nichts anderes als ein riesiger Terminus für U-Bahn, Eisenbahn, Autobus und Zentralstadtgarage, gemischt mit intensiver Laden- und Büronutzung. Die dreidimensionale Verflechtung der Verkehrsströme und der Luftnutzung (besser als Landnutzung) legen die Verwendung des Begriffs der Megastruktur nahe. Die frühen Entwürfe für Market Street East gehen auf den jetzigen Direktor des Urban Design Studios der Graduate School of Design in Harvard und damaligen Chefarchitekten der Philadelphia City Planning Commission, Prof. Wilhelm v. Moltke, zurück, der mit Bacon die «Sunken Plazas» entwickelte. Diese verbinden die verschiedenen Verkehrsniveaus räumlich und lassen Tageslicht in die unterirdischen Geleiseanlagen seitlich einfallen. Ursprünglich waren diese Plazas offen; Skidmore, Owings und Merill haben 1966 den ganzen Komplex nochmals überarbeitet und über der Plaza riesige verglaste Hallen, welche von Fahrstraßen durchquert werden, errichtet. Das horizontale und vertikale Bewegungssystem wurde differenzierter, und man kann nur hoffen, daß einige der Lektionen der Market Street East z. B. beim Neubau des Zürcher Hauptbahnhofes und beim Einbau des öffentlichen und des privaten Verkehrs in den Basler Stadtorganismus zur Kenntnis genommen werden. Ueli Roth

Brief aus Spanien

Ein Bericht über das architektonische Schaffen in Spanien während der Jahre 1967 und 1968 von César Ortiz-Echagüe



1

Wieder einmal nehme ich den Kontakt mit den *werk*-Lesern auf, um eine Zusammenfassung der architektonisch interessanten Bauten zu machen, die ich in unserem Land in den Jahren 1967 und 1968 kennengelernt habe.

In meinem letzten Brief behandelte ich das Thema der internationalen Wettbewerbe in Spanien mit ihrem wenig glücklichen Ausgang. Nach diesen Wettbewerben hat das Fehlen der architektonischen Wettbewerbe seinen Höchstpunkt erreicht. Einer der wenigen, von denen ich etwas erfahren habe (unsere Berufsvereinigungen informieren uns immer gut über diese Angelegenheiten), war beschränkt und nicht öffentlich und fand in Madrid statt für ein wichtiges Baugrundstück in der Hauptstadt. Ich habe nur eins der Projekte, das keinen Preis errungen hat, gesehen (ich lege eine Photo des Modellbaues bei), deren Architekten den *werk*-Lesern bekannt sind: *José Antonio Corrales* und *Ramón Vázquez Molezún* (siehe *werk* 6/62; 10/65; 9/66; 11/67). Ich kann nicht beurteilen, ob das Projekt treffend war, weil ich das Programm nicht genau kenne; aber man bemerkt sofort seine volumetrische Kraft, die die beiden Architekten charakterisiert.

Das Fehlen von Wettbewerben ist noch auffallender, wenn man bedenkt, daß in Madrid gleichzeitig mehrere sehr wichtige Bauten errichtet werden, die wegen ihres Umfangs und ihrer Lage sehr geeignet gewesen wären, um die Bauherren aus einer Anzahl von Ideen wählen zu lassen. Fast alle diese Bauten sind noch im Anfangsstadium ihres Baues, so daß es noch zu früh ist, sie zu beurteilen oder über sie zu informieren. Eines von den Gebäuden befindet sich in der Endphase, und seine Silhouette wird vielen Schweizer Architekten bekannt sein, da sie in verschiedenen Fachzeitschriften veröffentlicht worden ist. Es ist der Wohnungsblock «Torresblancas», von dem Architekten *Javier Saez de Oiza* (siehe *werk* 6/62), wenn man vom internationalen Flughafen aus nach Madrid kommt. Das Gebäude wird, wenn es fertig ist, ausführlicher gewürdigt werden; ich möchte aber jetzt schon etwas darüber berichten. Ich fälle damit noch kein Urteil, aber ich muß zugeben, daß das Gebäude einen großen Eindruck macht, und das nicht nur in Fachkreisen, sondern auch beim großen Publikum. Es handelt sich zweifellos um die erste Äußerung in größerem Maßstab der «neoformalistischen» Bewegung in spanischer Version. Dieser Bewegung gehören viele junge Architekten an, die gerade wegen ihrer Jugend ihre Ideen nur in weniger wichtigen Bauten ausdrücken konnten. Saez de Oiza ist dagegen ein erfahrener Architekt, der bis jetzt den größten Teil seines architektonischen Schaffens der Forschung im sozialen