

Wohntürme Marina City in Chicago = Immeuble-tours d'habitation Marina City à Chicago = Apartment towers Marina City in Chicago

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home :
internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **17 (1963)**

Heft 11: **Wohntürme, Einkaufszentren = Immeuble-tours d'habitation et
centres régionaux d'achats = Tower apartment houses and
shopping centers**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-331726>

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.

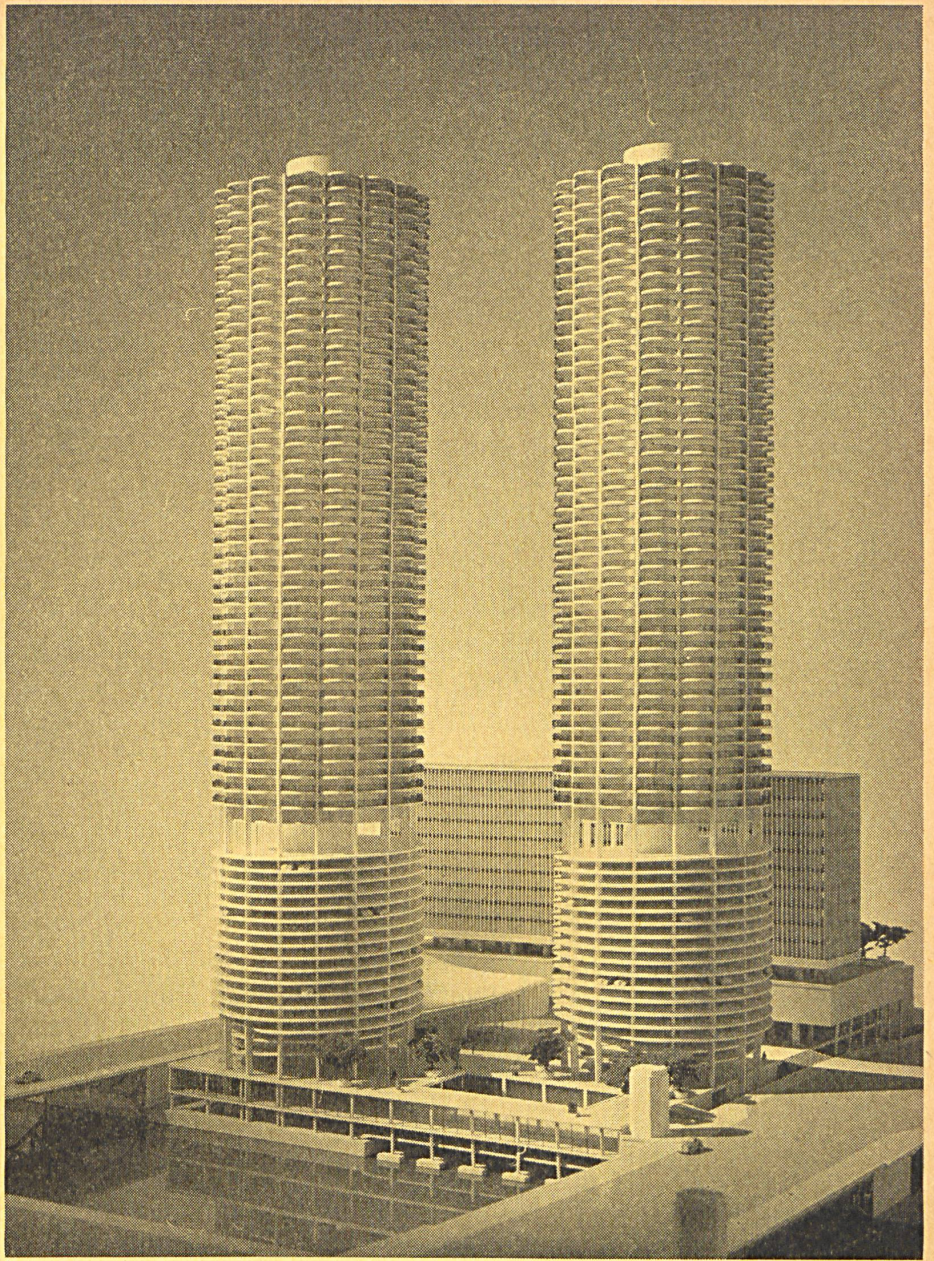
Bertrand Goldberg, Chicago

Wohntürme Marina City in Chicago

Immeuble-tours d'habitation Marina City
à Chicago

Apartment Towers Marina City in Chicago

Im Bau

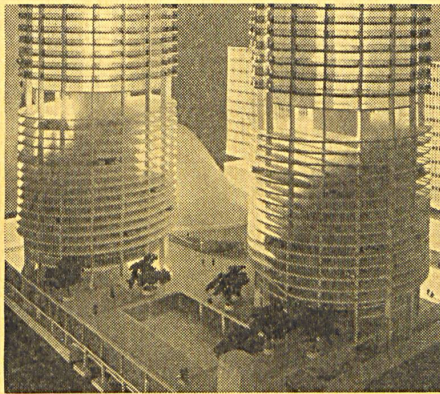


1

1
Modellansicht der Gesamtanlage. Vor den Türmen
Bootshafen mit darüberliegendem Restaurant. Bis
zum 20. Stockwerk Garagen, darüber Apartmentge-
schosse.

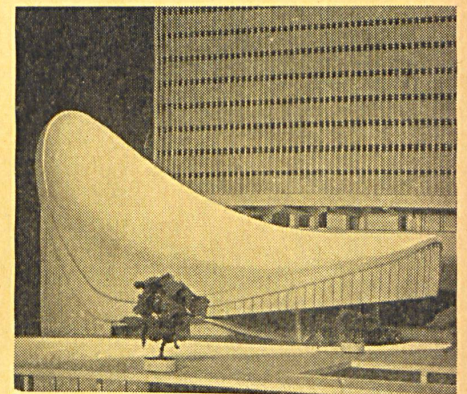
Vue d'ensemble en maquette. Devant les tours se
trouvent le débarcadère et le restaurant. Garages
jusqu'au 20^e étage, en-dessus: appartements.

Model view of entire layout. In front of the towers
with restaurant above. Garages up to the 20th floor,
apartments on floors above.



2

2
Zwischen den Türmen erscheint das Theatergebäude.
On aperçoit le théâtre entre les immeubles-tours.
The theatre appears between the towers.



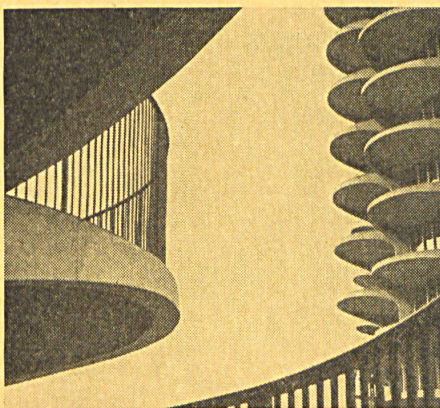
3

3
Der Theaterbau mit seinem charakteristischen Dach,
dahinter Bürogebäude.
Le théâtre avec sa couverture typique.
The theatre building with its characteristic roof.

4
Einzelheit der Türme mit halbkreisförmig vorsprin-
genden Balkonen.

Détail d'un immeuble-tour avec balcons en saillie en
demi-cercle.

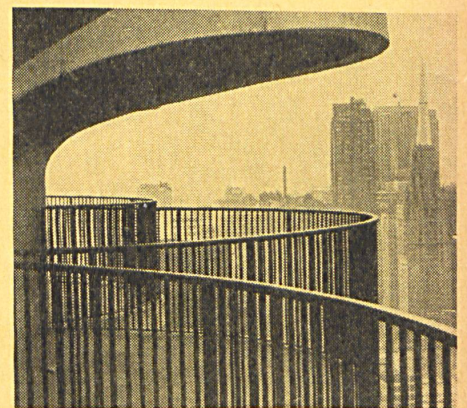
Detail of the towers with semicircular projecting bal-
conies.



4

5
Rundbalkone und Aussicht auf die Downtown in
Chicago.

Balcons circulaires et vue sur Downtown à Chicago.
Round balconies and view of downtown Chicago.



5

Der Architekt dieses interessanten Projekts legt eine prinzipielle Erörterung als Grundlage zur Projektierung von Marina City vor. Die Redaktion

Der Mensch und die Stadt

Marina City unter Berücksichtigung städtebaulicher Gedanken und unter Berücksichtigung der Stadtentwicklung in den nächsten 40 Jahren

Es gibt viele Möglichkeiten der Stadtplanung. Ihre Zusammenfassung führte zur Einführung einer wissenschaftlichen Stadtplanung. Dieselbe Denkweise des 19. Jahrhunderts, die Darwin veranlaßte, die Menschheitsgeschichte dem Schoß der Bibel zu entreißen und zu einer Wissenschaft zu machen, führte auch den Städtebau von der Kunst zu einer Wissenschaft aus statistischen und wirtschaftlichen Fakten. Die Hinwendung zum wissenschaftlichen Jahrhundert zeigt sich im 19. Jahrhundert in folgendem Satz: »Wenn man menschliche Probleme nur erst in Statistiken ausdrücken kann, so können diese frei von Emotionen auf wissenschaftliche Art gelöst werden.« Hier erst kann die wissenschaftliche Stadtplanung einsetzen.

Wir brauchten den Marxismus des 19. Jahrhunderts, bevor Frank Lloyd Wright Broad Acre City planen konnte. Wir brauchten die Begriffe »Produktion« und »Volk«. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse des 19. Jahrhunderts brachten uns einen Freud und die Psychoanalyse. Menschliche Probleme wurden durch die Kindheitserlebnisse geprägt, wobei sich die Bedeutung der späteren Entwicklung verringerte. Man glaubte damals, daß Städteplaner die Menschheit einplanen könnten, ebenso wie man versuchte, Produktion, Verkehr und andere materielle Probleme einzuplanen.

Corbusier – einer der Vorläufer der wissenschaftlichen Stadtplanung – sagte bereits 1925, daß der rechte Winkel das wichtigste und ausreichendste Werkzeug ist, da er uns in die Lage versetzt, Räume mit größter Genauigkeit zu bestimmen.

Seine Hauptplanungsthese ist, daß die Großstadt solch eine weitläufige und komplizierte Maschine ist, daß sie nur auf der Basis strenger Ordnung funktionieren kann.

Mies van der Rohe sagt in der Einleitung zu Ludwigs Hilbersheimers Buch, daß Vernunft das Hauptprinzip aller menschlichen Arbeit ist. Mies sagt, daß Stadtplanung im wesentlichen eine ordnende Funktion hat.

Hilbersheimer selbst drückt das so aus: »Die Lösung, die wir für unsere Städte suchen, muß sich auf wirtschaftliche Realitäten gründen.« In einem Bericht über den Städtebau der Nachkriegszeit in Polen stellen sie einen gewissen Wechsel im Hinblick auf die schöpferische Architektur fest. Es heißt in dem Bericht, daß die Architektenarbeit sich von einer künstlerischen Beigabe zu einer – sich industriellen Standards nähernden – Methode gewandelt habe.

Es fährt also die Perversion der Reduzierung menschlicher Bereiche zu wissenschaftlichen Symbolen, wie sie im 19. Jahrhundert angewandt wurde, fort, den wissenschaftlichen Städtebau zu beherrschen.

Und was bringt das 20. Jahrhundert?

Der Städtebau des 20. Jahrhunderts beschäftigt sich hauptsächlich mit Bewegung, Raum, Gesundheit und Natur.

Bewegung heißt, daß kein Städteplaner, der sich mit den heutigen Problemen befaßt, von einer beinahe krankhaften Faszination für das Auto, die Eisenbahn oder den Fußgängerstrom frei ist und einen entsprechenden positiven oder negativen Standpunkt bezieht.

Der Raum wird vom modernen Planer mit viel Nachdruck behandelt. Unter Raum versteht man nicht das Straßennetz, sondern die Dreidimensionalität, die durch unregelmäßige Räume, Plätze, Rücksprünge der Gebäude und durch Schaffung von offenen Parks entsteht, insbesondere die Schaffung von Blickpunkten, die dem Passanten eine

Perspektive zeigen und ihm die Beziehung eines Gebäudeteiles in der Gesamtheit des Bauwerkes klarmachen.

Der Städteplaner des 20. Jahrhunderts beschäftigt sich auch mit den Grundlagen der Volksgesundheit. Er fühlt sich auf seinem Sektor mehr oder weniger verantwortlich für alle Zweige der Gesundheit, vom Schnupfen bis zur Geburtenrate. Der letzte Schritt auf diesem Gebiet war die Keimfreimachung der Mondrakete!

Im 20. Jahrhundert herrscht die Liebe zur Natur, zu Sonne, Luft und Bäumen vor. Sonnenlicht und Luft sind für uns segensreich geworden. Der Baum wurde für den Planer und Architekten zum Nonplusultra. Corbusier sagt z. B.: »In solch einer Stadt, wie ich sie entworfen habe, mit einer dichteren Bebauung als jemals zuvor in irgendeiner Stadt, wird es Bäume geben, Blumen und weite Wiesen.«

Kurz gefaßt, der Planer sagt: »Wenn wir Bienenstöcke für euch gebaut haben, damit ihr darin lebt, wenn wir diese Mammutgehege für euch entworfen haben, damit ihr sie bevölkert, wenn wir euch jeglichen Gedanken, der menschlichen Rasse anzugehören, geraubt haben, dann werden wir dieses Gefühl wiedererwecken, indem wir euch einen Sonnenstrahl, einen Hauch frischer Luft geben, eine Blume zum Anschauen und einen Baum, um sich daran zu reiben, so daß ihr euch wiedererinnert, letztlich doch ein Mensch zu sein.«

Das Ergebnis dieses Konfliktes war das Aufkommen einer – sogenannten – »Antiplanung«. Diese neue »Antiwissenschaft« ist ein Zeichen von Gesundheit – ein Anzeichen, daß Städte für Menschen geplant werden und daß niemand mit Erfolg eine Standard-»Verpackung« für einen »Standard«-Menschen planen kann.

Es zeigt sich ein erster Ansatz für die Planung unserer Städte für Familien mit Kindern. Der Familienverband besteht heute durch die größere Lebenserwartung sehr viel länger. Selbst nach Überschreiten der bisherigen Altersgrenze sind unsere Kinder noch »unsere Kinder«. Diese Familieneinheit kommt nicht mehr mit der Planung vorstädtischer Sandkästen aus.

Auch eine Neufestlegung des Begriffes »Gesundheit« lieferte neue Ansatzpunkte für die »Antiplaner«. Gesundheit kann Befreiung von Sorgen, Stadtdunst und Herzattacken sein. Sie muß nicht unbedingt ein Zustand sein, der durch einen »barbecue« auf einem Vorstadtrasen hervorgerufen wird. Vielmehr ist Gesundheit aber das Resultat vernünftig kontrollierter physischer Annehmlichkeiten, wie Warm- und Kaltwasser, ausgeglichener Winter- und Sommer-temperatur und vernünftig kontrollierter Gesundheitspflege.

Ebenso haben die »Antiplaner« die Notwendigkeit geistiger Anregungen für den Menschen erkannt. Zweifel befahlen daraufhin die Planer, ob tatsächlich alle Menschen in der »nivellierten« Vorstadtumgebung zu leben wünschen.

Die Kinetik des Stadtgebietes ist geheimnisvoll und wahrscheinlich von größerer Bedeutung. Sicherlich lieben die Menschen letzten Endes doch, einen Teil ihres Lebens inmitten einer Folge von Ideen, inmitten einer Folge kultureller Ereignisse und inmitten einer so einfachen Sache, wie der immer verschiedenartigen Lichterfolge, die sich im Laufe eines Tages in der Großstadt ergibt, zu leben.

Noch gibt es für die »Antiplaner« keine so großen Worte wie die »Mystik der Stadt«, aber trotzdem gibt es eine bisher unbekannte Magie einer Großstadt. Sie erklärt die Tatsache, daß 50% des Stadtwachstums auf der Stadtflucht der Landjugend beruhen. Es ist ein ständiger und erheblicher Rückfluß von ehemals ausgewanderten Städtern.

Soweit die bisherige Planung und die »Antiplanung«. Man beginnt zu begreifen, daß man den Menschen nicht von seiner Umwelt trennen kann und daß die Unterteilung des Men-

schen in eine Arbeitsmaschine und eine gut analysierte Gruppe von bedingten Reflexen noch keine Stadtplanung ist. Daraus folgt, daß eine Planung, die nicht den ganzen Menschen und seine ganze Umwelt in Betracht zieht, keine funktionsfähige Stadt erstellen wird.

Ein wirtschaftliches Problem erhebt sich, wenn man die Park Avenue in der Nähe von Grand Central Station entlanggeht. Man ist überrascht von der »curtainwalledness« des ganzen Viertels und ist über die Umgestaltung der Park Avenue sehr verblüfft.

Appartementshäuser wurden niedergedrückt und durch Bürogebäude ersetzt. Appartementshäuser bringen 3 Dollar für den Square foot, Büros 8 Dollar. Also eine simple Rechenaufgabe.

Außerdem wird der Plan verfolgt, Grand Central Station nach einem Umbau mit 25 000 Büroangestellten zu »bevölkern«.

New York hat offensichtlich genügend Geldmittel, um den zusätzlichen Untergrundbahnbelastungen, den zusätzlichen Straßenbelastungen, den neuen Kanalisationen und Wasserversorgungen dieser neuen, hochkonzentrierten »Tagesbevölkerung« zu begegnen.

Das Problem stellt sich also für die Städteplaner so: Eine Bevölkerung, die 24 Stunden in der Stadt wohnt, wird durch eine Bevölkerung, die nur 7 Stunden je Tag und nur 5 Tage je Woche in der Stadt lebt, ersetzt. Hinzu kommen Bestrebungen, unsere Arbeitszeit auf 30 Stunden je Woche zu senken. Das bedeutet, daß die Innenstädte für eine 30-Stunden-Nutzung pro Woche geplant werden müssen. Kann man unserer Wirtschaft solch eine spezialisierte Nutzung überhaupt zumuten?

Die Arbeitszeitverkürzung hat zwei Nebenprodukte. Eines ist uns sehr bekannt: mehr Zeit für Freizeit. Das andere Nebenprodukt ist das nutzlose Dasein unserer hochspezialisierten Büro- und Fabrikviertel, der Verkehrsmittel, Straßen, Kanalisationen, Wasserversorgungswege, Strom- und Gasleitungen, der Polizei und der Feuerwehr. Man kann sich ausmalen, daß Park Avenue in 20 Jahren während der halben Woche aussehen wird wie Wallstreet am Sonntag.

Wenn wir uns erst über diese fremdartige Trennung, über die erschreckenden Steuerlasten und über die erschreckend hohen unproduktiven Kosten dieser Spezialisierung klarwerden, dann kann man gespannt sein, ob wir von jeder Person verlangen werden, wenn ein Bürogebäude oder eine Fabrik gebaut wird, zur gleichen Zeit eine bestimmte Anzahl von Wohnungen zu bauen. Eine Regelung also, wie wir sie für die Autos bereits haben.

Warum nicht eine Wohneinheit für jede Büro- oder Fabrikeinheit?

Diese Kombination von Produktion, Leben und Erholung wird sich durchsetzen, nicht nur, weil sie wünschenswert ist, sondern weil sie wirtschaftlich tragbar ist. Es gibt keine spezialisierte Arbeit, die auf die Dauer aus sich selbst heraus die hohen Kosten einer Innenstadtlage tragen kann, ebenso wie keine Wohneinheit aus sich selbst heraus sich dort wird erhalten können.

Es wird notwendig sein, das Wohnen, die Erholung und die Arbeit zu kombinieren, um die Steuerlasten und die Kosten der städtischen Anlagen tragen zu können, damit unsere Innenstädte überleben.

Die wirtschaftliche Konsequenz hieraus wäre, daß wir unsere Städte volle 24 Stunden 7 Tage in der Woche – sowohl im Sommer als auch im Winter – bewohnen würden.

Spiegelt der Entwurf von Marina City die Errungenschaften dieses heutigen Denkens wider?

Der Raum, in dem Marina City liegt, wird durch einen Wald hochragender Gebäude gebildet und umfaßt einen Quadratblock zwischen der State Street und der Dearborn Street am Nordufer des Flusses.

Hier in Marina City ist vollständig auf ein Straßennetz verzichtet worden. Es ist ein Platz – im klassischen Sinne – geschaffen worden, auf dem fünf untereinander in Beziehung stehende Gebäude errichtet werden. Durch das Fehlen der Straße wird der Platz zu einer offenen Plattform ohne Trennung zwischen Auto und Fußgänger.

Die fünf Gebäude stehen auf einem Untergeschoß, das das Gesamtbaugelände überdeckt. In dieser Plattform befinden sich alle gemeinschaftlichen Anlagen. Hier spielt sich der Handel ab, hier liegen der Gesundheitsklub, die Lagerräume, die Empfangshalle, das Restaurant, die »Marina« mit 700 Booten, wobei Wasserflächen bis in das Innere des Gebäudes reichen. Das zweite und dritte Gebäude sind die Wohnhäuser, die sich 20 Stockwerke über dem Untergeschoß erheben. Der vierte Bau ist das Theater, als Zentrum von Marina City. Als fünftes Gebäude entsteht ein Bürogebäude, das gleichzeitig Hintergrund und Zaun ist, um Marina City abzugrenzen und vor einem Übergreifen der noch unentwickelten Stadtgebiete im Norden zu schützen.

Marina City ist nachts eine hellerleuchtete Stadt. Das unterschiedliche Erscheinungsbild des Stadtkerns bei Tag und Nacht, im Sommer und Winter ist in der Stadt, in der Menschen den ganzen Tag leben, besonders wichtig.

Marina City ist im Hinblick auf den Maßstab besonders sorgfältig geplant. Sie wird vom gegenüberliegenden Südufer des Flusses aus gesehen, ebenso von den Leuten, die über die State-Street- und Dearborn-Street-Brücke und von der Michigan Avenue her kommen. Der einzige Maßstab, der sich bei diesen Aussichten bietet, ist der Vergleich mit anderen Gebäuden in der Nachbarschaft. Aus dieser Entfernung wird sich Marina City als eine verwirrende, geometrische Textur von Zwillingstürmen zeigen, die vor dem ruhigen Hintergrund des Bürogebäudes liegen. Das Theater wird auf größere Entfernung nicht zu sehen sein.

Wenn man sich Marina City nähert, so ändert sich der Maßstab wesentlich. Die Türme verschwinden in der Höhe, und der Autofahrer und Fußgänger hat ständig wechselnde Blickpunkte vor sich.

Als Vergleich zum menschlichen Maß haben wir das Theater geschaffen. Die zentrale und plastische Form des Theaters erreicht einen Grad von Intimität, den kein anderes Gebäude in Marina City hat. Das Theater steht an dem Punkt, an dem die Menschen das Schiff verlassen und mit unterirdischen Aufzügen und Rolltreppen jeden Teil von Marina City erreichen können.

Um auch den Gartenhof auf ein menschliches Maß zu beziehen, schufen wir nach anfänglichen Experimenten mit einer großen Gartenanlage einen Skulpturgarten, der rund um eine abgesenkte Rollschuhbahn am Flußufer der Marina City gelegen ist. Hier werden die Menschen sich treffen, reden, sitzen und den Fluß, die Boote oder die Lichter der Stadt betrachten. Mit Hilfe eines jährlichen Bildhauer-Wettbewerbes sollen sie – anders, als es die Museen machen – inmitten moderner Kunstwerke leben.

Folgende Elemente garantieren eine Nutzung der Anlagen über einen 24-Stunden-Bereich:

900 Wohnungen in den zwei Türmen,
gewerbliche Büros von 16 703 m²,
Gebäude für Vergnügen und Erholung (Theater, Bowlingbahn, Schwimmbassins, Rollschuhbahnen),
Gebäude für die Pflege der Gesundheit – ein Gesundheitsklub und eine Turnhalle
und ein Auditorium von 1200 Plätzen für politische Treffen, Diskussionen und Vorträge.

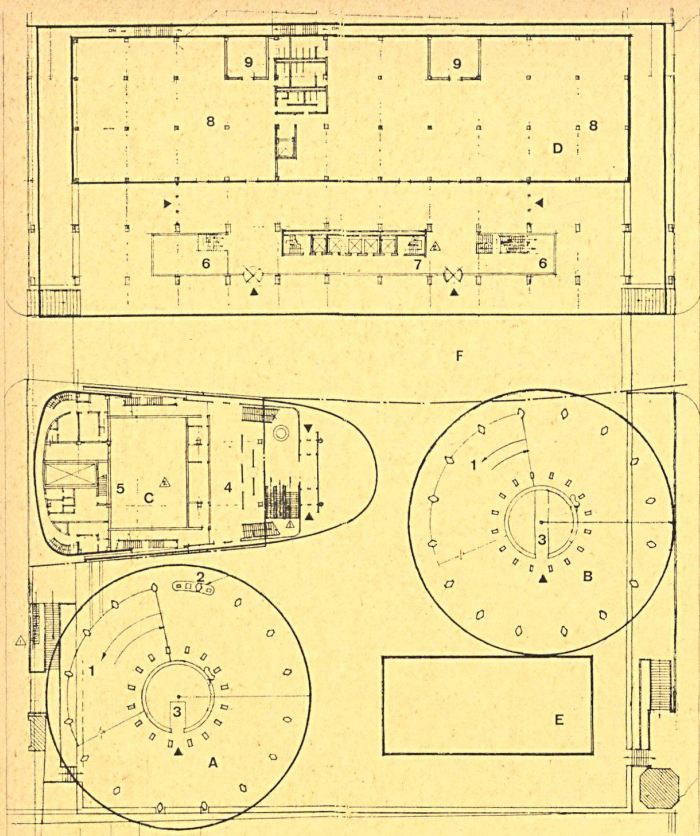
Dieses Zusammenbringen von Menschen über eine Zeit von 24 Stunden soll psychologischen und wirtschaftlichen Leerlauf verhindern helfen.

Die Türme bestehen aus einem zentralen Kern, der den Aufzugsschacht, die Treppen und einen Installationsschacht aufnimmt und von dem aus die Appartements ausstrahlen. Der Zentralteil hat 18 m Durchmesser, der Gesamtbau 34,50 m. Der Kern ist das tragende Element. Er dient als Windscheibe und trägt das Gebäude. Durch den runden Grundriß hat das Gebäude nur 30% des Windwiderstandes, den ein gleich großes Gebäude auf rechtwinkligem Grundriß hätte.

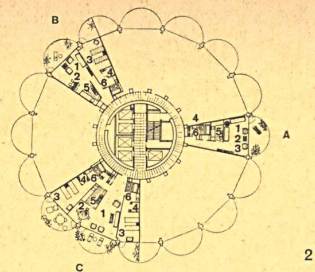
Insgesamt haben beide Wohnhäuser zusammen 32 Stockwerke mit 1-Raum-Appartements und 2-Zimmer-Wohnungen und 8 Stockwerke mit 2- und 3-Zimmer-Wohnungen. Somit ist die Verteilung 30% 1-Raum-Appartements, 60% 2-Zimmer-Wohnungen und 10% 3-Zimmer-Wohnungen.

Das 1-Raum-Appartement benötigt dabei ein »Blütenblatt« des Sonnenblumengrundrisses, die 2-Zimmer-Wohnung benötigt 1½ und die 3-Zimmer-Wohnung 2 »Blütenblätter«.

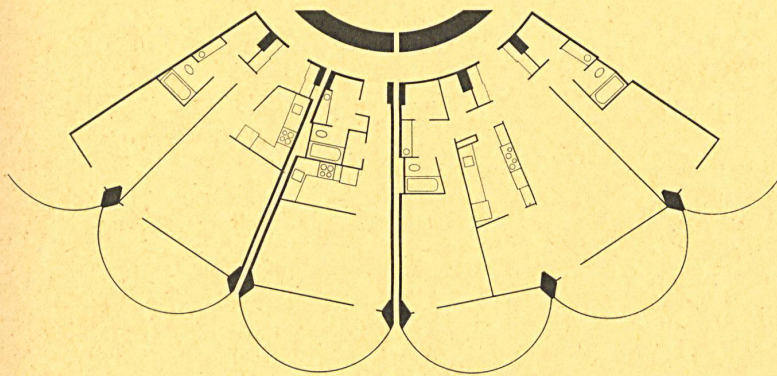
Die Balkons haben eine doppelte Funktion: Sie erweitern die Wohnfläche und erlauben ein einfaches Waschen und Anstreichen der Fenster und die praktische Bedienung der oberhalb der Balkontür angebrachten Klima-Aggregate.



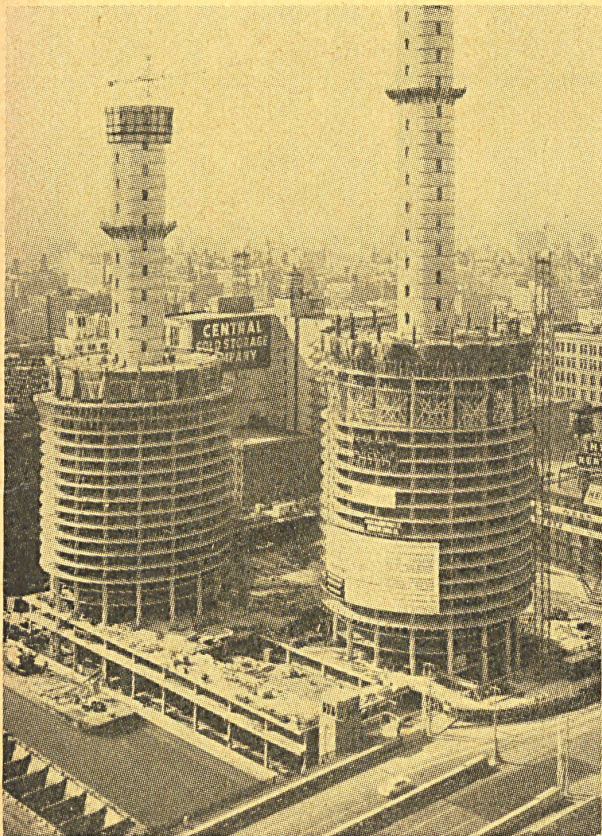
1



2



3



4

1
Erdgeschoss 1:1000.
Plan du rez-de-chaussée.
Ground floor plan.

A Turm Nr. 1 / Tour no. 1 / Tower No. 1
B Turm Nr. 2 / Tour no. 2 / Tower No. 2
C Theater- und Ausstellungsgebäude / Théâtre et exposition / Theatre and exhibition building
D Bürohaus / Immeuble de bureaux / Office building
E Kunsteislaufbahn / Patinoire / Ice rink
F Privatstraße / Rue privée / Private drive

1 Parkierungsrampe / Rampe vers le garage / Parking ramp
2 Benzinstation / Station service / Service station
3 Kern der Wohntürme mit Liftgruppen und Feuer-
treppe / Noyau des immeubles-tours d'habitation
avec ascenseurs et escaliers de secours / Core
of apartment towers with lifts and fire escape
4 Theatereingangshalle / Foyer du théâtre / Theatre
lobby
5 Oberer Teil der Ausstellungshalle / Partie supé-
rieure des salles d'exposition / Upper part of the
exhibition hall
6 Laden / Magasin / Shop
7 Lifthalle für Bürogebäude / Hall avec ascenseurs
pour l'immeuble de bureaux / Lifts für office build-
ing
8 Bürofläche / Surface de bureaux / Office area
9 Installationsschacht / Noyau d'installations / Instal-
lations shaft

2
Grundriß eines Normalgeschosses 1:1000.
Plan de l'étage courant.
Plan of a standard floor.

A
Einzimmerappartement / Studio / One-room flat
B
Zweizimmerwohnung / Appartement deux pièces /
Two-room flat
C
Dreizimmerwohnung / Appartement trois pièces /
Three-room flat

1 Wohnraum / Séjour / Living room
2 Eßbecke oder Eßplatz / Aire des repas / Dining-
nook
3 Schlafzimmer / Chambre à coucher / Bedroom
4 Schrankraum / Placard / Cupboards
5 Küche / Cuisine / Kitchen
6 Ankleideraum / Penderie / Dressing room

3
Dem Mieterprospekt beigelegtes Doppelblatt mit
den Wohnungstypen, das heißt je einer Ein-, Zwei-
und Drei-Zimmer-Wohnung, und einer Aufstellung
von ausschneidbaren Möbeln, mit denen sich der
Mieter seine Wohnung probemöblieren kann.

Annexe du prospectus de location comprenant les
différents types d'appartements et une série de
meubles découpables, pour que les intéressés puis-
sent se faire une idée de leurs besoins.

The sheet attached to the prospectus showing the
types of flats and a series of cut-out furniture by
means of which the tenant can plan his furniture
arrangement.

4
Türme im Bau. Die Kerne werden zuerst vorgetrie-
ben, in ihrer Mitte steigt ein Kran von Geschöß zu
Geschöß mit nach oben.
Tours en construction. On construit d'abord les
noyaux. La grue au centre monte d'étage en étage.
Towers under construction. The cores are set up
first; in the middle a crane moves up from floor to
floor as the structure grows.