

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 12 (1958)

Heft: 1: Ausstellungsbauten = Pavillons d'exposition = Exhibition pavilions

Artikel: Ausstellung "die stadt von morgen" an der Berliner Interbau = "La ville de demain", exposition à l'Interbau Berlin = "The City of Tomorrow" exhibition at the Berlin Interbau

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-329704>

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

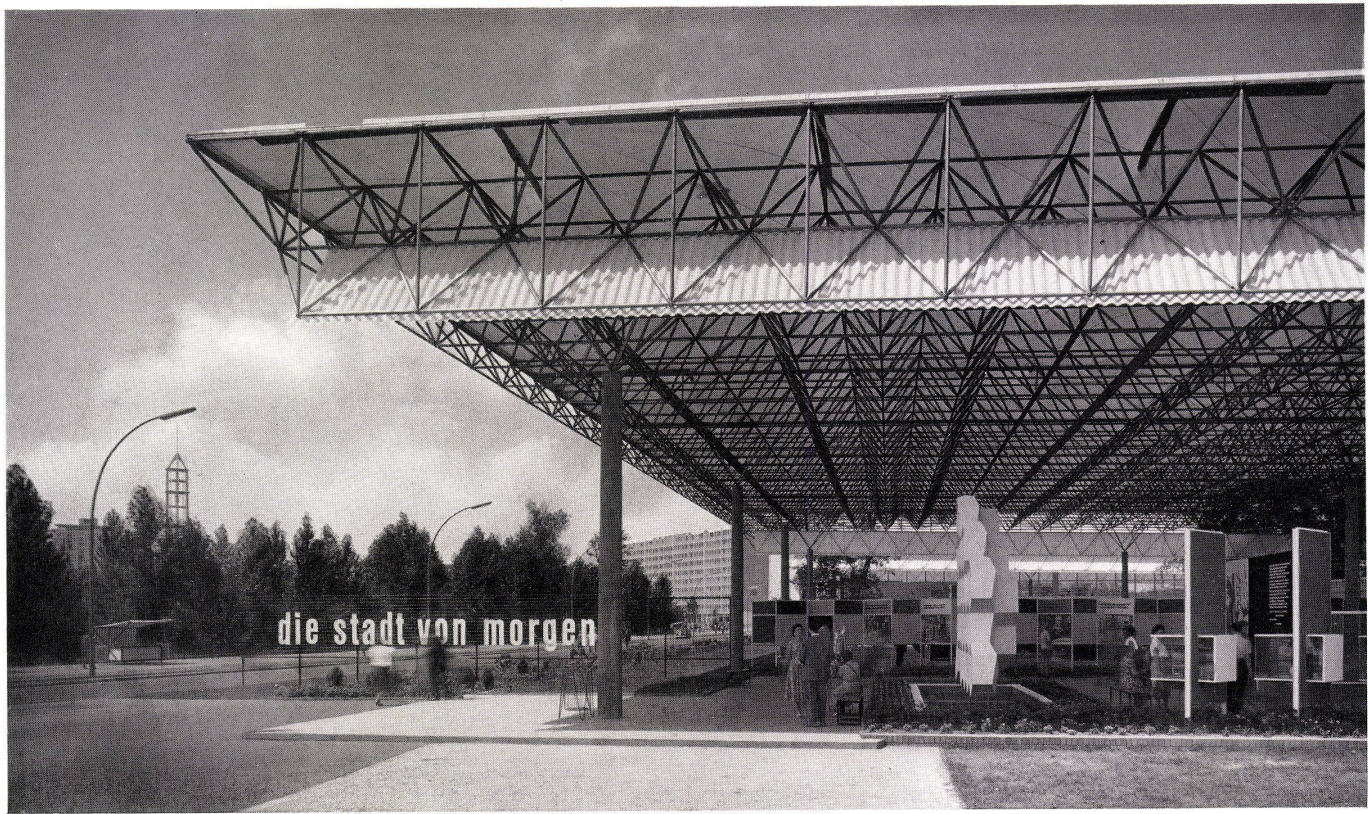
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 21.02.2026

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



Ausstellung »die stadt von morgen« an der Berliner Interbau

«La ville de demain», exposition à l'Interbau Berlin

"The City of Tomorrow," exhibition at the Berlin Interbau

Architekt: Prof. Karl Otto BDA,
Berlin

Städtebau und Öffentlichkeit

I.

Städtebau greift — wie nur wenige öffentliche Aufgaben sonst — in die Existenzprobleme unserer demokratischen Gesellschaft in Gegenwart und Zukunft in entscheidender Weise ein. Städtebau ist daher vor allem eine staatspolitische Aufgabe und erst in zweiter Linie eine vielfältig differenzierte Fachaufgabe. Diese staatspolitische Aufgabe gilt es nicht nur zu erkennen und zu bejahen, sondern nach Inhalt und Zielsetzung zu formulieren. Die Frage, deren Beantwortung hierzu erfolgen muß, lautet: Wie soll die Gesellschaft morgen beschaffen sein, für die wir heute die Stadt von morgen zu planen haben?

II.

Die Antwort auf diese Frage kann von den Städtebauern und Architekten allein nicht erwartet werden. Diese Antwort kann in der Demokratie nur von der Öffentlichkeit — d. h. von uns allen — gegeben werden. Wir sind dafür verantwortlich, »heute« einen Entwurf des »morgen« vorzunehmen, wir müssen das soziologische Bild der Stadt von morgen formulieren.

Dieses soziologische Bild entsteht in der Demokratie nicht durch Verplanung der menschlichen Existenz — wie es in den politischen Diktaturen jeder Richtung und in ästhetisch bestimmten Stadtvorstellungen westlicher Fachleute bisweilen noch oft der Fall

ist —, sondern aus politischer Auseinandersetzung mit dem gesamten Problem.

Erst aus den hierbei gewonnenen Resultaten kann der Auftrag mit allen Voraussetzungen gesetzlicher und finanzieller Art für die kommende Stadt formuliert werden, erst mit diesem Auftrag, den der Bauherr »Öffentlichkeit« dem Städtebauer erteilt, kann die Planung der Stadt von morgen die heute noch fehlenden Leitbilder und Wertmaßstäbe erhalten.

III.

Kennen die politischen Vertreter der Öffentlichkeit — die Abgeordneten in den Parlamenten — ihre Verantwortung gegenüber der staatspolitischen Aufgabe »Städtebau«? Finden die notwendigen politischen Auseinandersetzungen darüber statt, wie die Gesellschaft von morgen beschaffen sein soll? Fühlt sich die Öffentlichkeit gegenüber der Frage verantwortlich, wie unsere Kinder in der Stadt künftig leben werden? Das deprimierende Nein, das als Antwort auf diese Fragen erteilt werden muß, deckt zugleich die alleinige Ursache für die verpaßten Chancen im deutschen Städtebau auf.

Was müßte nun geschehen, um in dieser Situation — gleichsam 5 Minuten vor 12 — die Entwicklung im deutschen Städtebau in die rechten Bahnen zu lenken? Was müßte dazu getan werden, um die deutsche Öffentlichkeit zu der Erkenntnis ihrer Verantwortung gegenüber dem Morgen zu führen? Denn letztlich kann der Bürger nur dann Verantwortung mittragen, wenn ihm das Problem »Stadt« begreifbar gemacht wird, wenn ihm zum heutigen Dasein des Menschen in der Stadt kritische Wertungen und wünschenswerte Leitbilder für morgen sichtbar vor Augen geführt werden.

»die stadt von morgen« auf der INTERBAU Berlin 1957

IV.

Dieser Absicht einer großzügig geplanten und wirksam gestalteten Unterrichtung der Öffentlichkeit war die Abteilung »die stadt von morgen« auf der INTERBAU 1957 gewidmet. Als Ausstellungsthema war eine solche Abteilung in der angestrebten Tendenz voll-

kommen neuartig und für die Veranstalter ein mit Experimenten beladenes Unternehmen. Deshalb wurde der Auswahl der darzustellenden Fragen und der Art ihrer Sichtbarmachung von Anfang an größte Sorgfalt gewidmet. Knappheit und Klarheit der Aussagen sollten überzeugen und nicht die sonst auf Fachausstellungen übliche lexikale Vollständigkeit der möglichen Probleme, mit der das Publikum lediglich verwirrt und abgeschreckt wird.

Für die Vorbereitung der Ausstellung wurde der erfolgreiche Versuch unternommen, die Öffentlichkeit mit den Fachleuten in einem Team zur Zusammenarbeit zu bringen. Es konnte ein Kreis von Mitarbeitern und Ratgebern gewonnen werden, dem — außer Städtebauern und Architekten — Soziologen, Ärzte, Psychologen, Wirtschaftler, Verwaltungsbeamte, Ingenieure, Landwirte, Bauforscher, Politiker, Politikerinnen, berufstätige Frauen, Hausfrauen und andere Nichtfachleute angehörten. Damit war der Arbeitskreis auf den »Bürger« ausgeweitet, damit war der Bürger auch zum Planungspartner geworden. In diesem Team, das gleichsam einen Modellfall der »Öffentlichkeit« oder des »Bauherrn« der Stadt von morgen darstellte, wurden die kritischen Wertungen zum Heute und die wünschenswerten Leitbilder zum Morgen gemeinsam debattiert, in Planungsgrundsätzen formuliert und einzelnen Arbeitsgruppen innerhalb des Teams dann die weitere Bearbeitung übertragen.

Die fachliche Organisation und architektonisch-künstlerische Bearbeitung der Ausstellungsabteilung »die stadt von morgen« unterstand Prof. Dipl.-Ing. Karl Otto, Architekt BDA, Berlin. Die städtebaulich-wissenschaftliche Vorbereitung und Betreuung der Team-Arbeit wurde von Prof. Kühn, Aachen, übernommen. Die gestalterische Übersetzung der fachlichen Aussagen in die neu zu gewinnende Ausstellungssprache wurde von dem Grafiker Claus-Peter Groß, Berlin, durchgeführt.

V.

Die Auswahl der darzustellenden Themen wurde auf Fragen konzentriert, für die das lebhafteste Interesse und Verständnis des

Haupteingang zum Pavillon vom großen Stern aus.
Entrée principale du pavillon.
Main entrance of pavilion.

2

Gesamtansicht der beiden Pavillonteile, links die Wohnausstellung mit Aufgangsstreppe.
Vue des deux parties du pavillon.
View of both sections of pavilion.

3

Nachtaufnahme von Westen her. Die elegante Dachkonstruktion kommt voll zur Geltung. Der schräg stehende Wandschirm dient als Schutz gegen schräg einfallenden Regen und als Lichtabschirmung.
Vue de nuit prise de l'ouest.
Night view taken from west.

Bürgers erwartet werden konnte. Es kamen daher nur solche Themen und Problemstellungen in Betracht, die jedem in der Stadt heute gleichsam täglich begegnen oder zwangsläufig zustoßen. Diese Themen lauteten:

»Stadt und Mensch« (Bearbeiter: Prof. Dr. Ipsen, Dortmund);

»Stadt und Gesundheit« (Bearbeiter: Prof. Dr. med. Vogler, Berlin);

»Stadt und Natur« (Bearbeiter: Prof. Rossow, Berlin);

»Stadt und Verkehr« (Bearbeiter: Prof. Dr. Wehner, Berlin).

Um die Besucher der Ausstellung auf diese Themen hinzu lenken und gefühlsmäßig vorzubereiten, wurden in einem Einführungsraum (Bearbeiter: Baurat a. D. Hoffmann, Berlin) für das in Unordnung geratene Dasein des Menschen in der Stadt kontrastreiche Hinweise gegeben, die von folgenden Gedanken getragen waren:

»Unsere Städte sind für eine frühere Zeit und die damals gültigen Lebensbedingungen der Menschen gebaut.

Mit der fortschreitenden Entwicklung unserer 'technischen Welt' stimmen unsere Städte daher immer weniger überein, sie funktionieren nicht mehr.

Wir erleben es täglich:

Das Leben des einzelnen, das Dasein der Familie und die Gemeinschaft aller Bürger sind in dem nicht mehr passenden Stadt-Gehäuse in Unordnung geraten.

Um das Leben in der Stadt wieder in Ordnung zu bringen, müssen wir daher heute die Stadt von morgen planen.«

Bei Behandlung des Themas »Stadt und Mensch« war von der Voraussetzung ausgegangen worden, daß das Gebilde »Stadt« als Ort der Ansammlung von Werten im Bereich der Kultur, des Sozialen und der Daseinsform bejaht werden muß. Insofern ist die Ausstellung ein leidenschaftliches Bekenntnis zur Stadt — »zu einer Stadt aber, die in vielem ein völlig anderes Gesicht haben wird, als wir es gewohnt sind«.

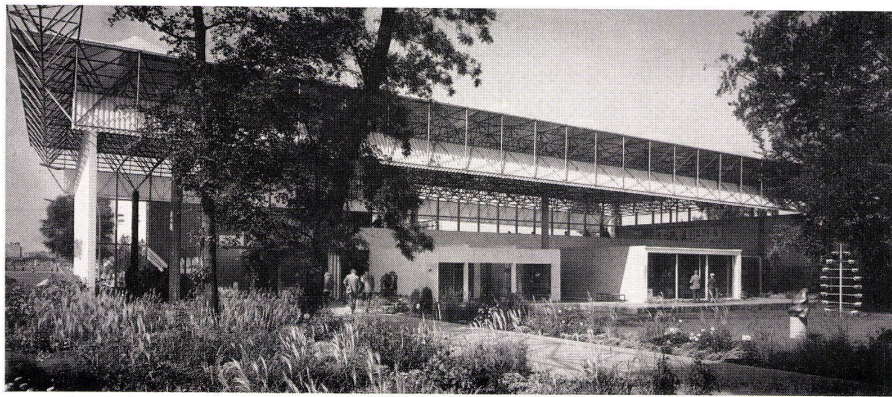
Das Dasein der Familie, des Einzelnen, der Kinder, der Alten wurde im Thema »Stadt und Mensch« dann kritisch beleuchtet: Mit dem Hintergrund der ständig noch zunehmenden Verstädterung, der weiterhin zu erwartenden Änderung der Arbeitsbedingungen und mit den bedrohlichen Erscheinungen der Vermassung. Besondere Bedeutung wurde bei Behandlung dieser Fragen dem Problem der Freizeit gewidmet, für die in der Stadt von morgen »Frei-Raum« geschaffen werden muß.

Aus den Wertungen des Heute wurden dann die ersten, bereits aus dem Verhältnis Stadt und Mensch zu gewinnenden Planungsgrundsätze für morgen gezogen:

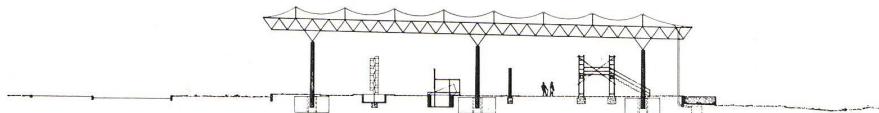
»Was ist für morgen zu tun?



2



3

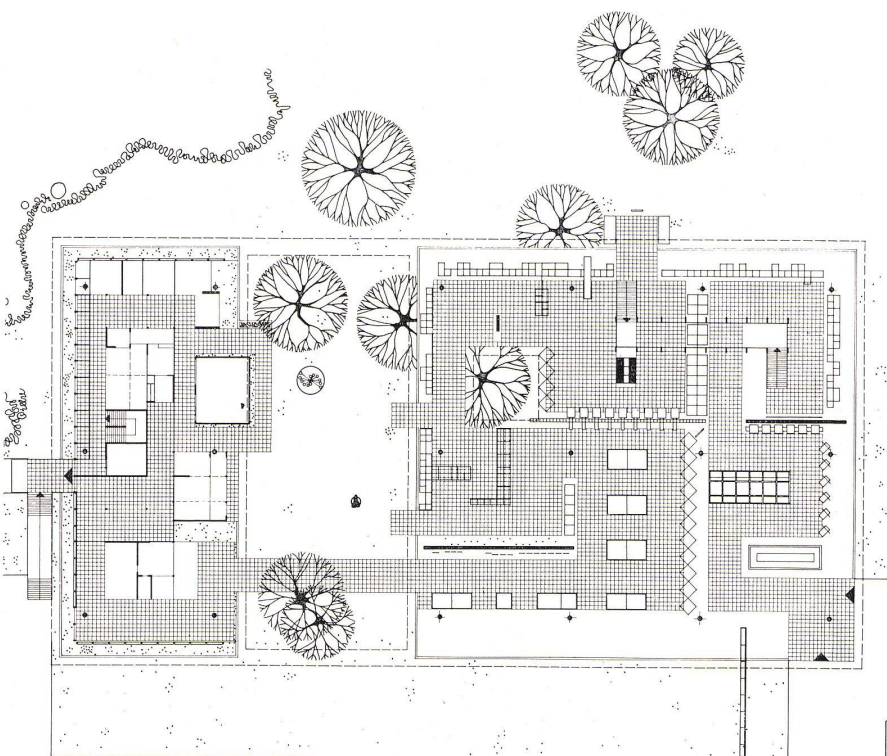


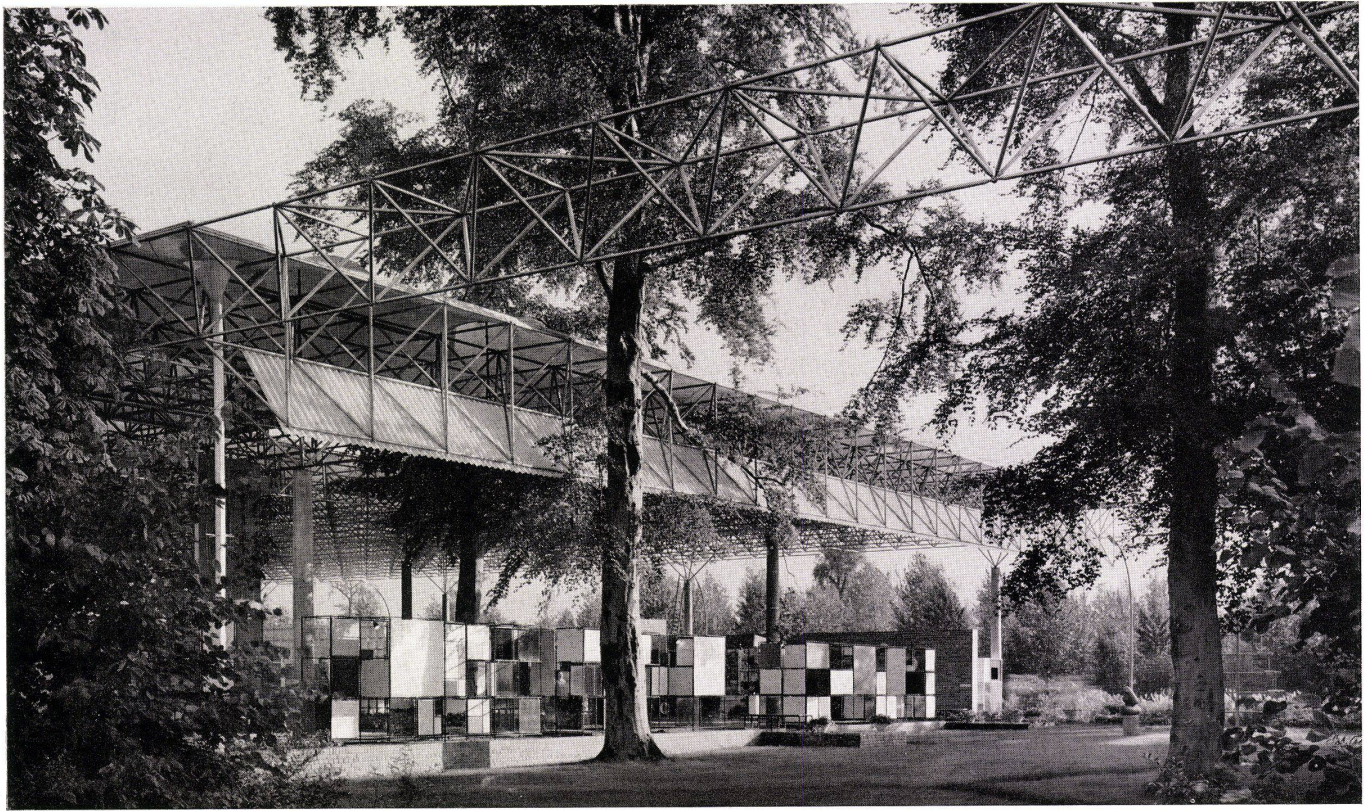
Schnitt 1:800 durch Halle der thematischen Ausstellung.
Coupe de la salle de l'exposition thématique.
Section through specialized exhibition hall.

Grundriß 1:800, links Wohnausstellung, rechts thematische Ausstellung.

Plan 1:800, à gauche l'exposition de l'habitat, à droite l'exposition thématique.

Plan 1:800, left housing exhibition, right specialized exhibition.





Blick von Norden gegen die Halle der thematischen Ausstellung. Die Gestaltungsidee der mitten zwischen großen Bäumen stehenden Baukörper als Idee der »Stadt von morgen« kommt schlagend zum Ausdruck.

Vue du nord vers la salle d'exposition thématique.
View from north toward specialized exhibition hall.

Auswahl aus Zeichnungen und Karikaturen, die den Inhalt der Ausstellung in populärer Art und Weise kommentieren.

Verfasser: Oswin, ein Laienmaler, der vom Architekten entdeckt wurde.

Choix de dessins et de caricatures, commentant le contenu de l'exposition «La ville de demain» d'une manière populaire.

Auteur: Oswin, un peintre-amateur, découvert par l'architecte.

Selection of drawings and caricatures, furnishing a commentary on the contents of the exhibition "The city of Tomorrow" in a light-hearted manner.

Author: Oswin, an amateur-painter, discovered by the architect.

Stadt und Mensch / Ville et homme / Man in the city

1. Die Familie heute strebt zu verschiedenen Arbeitsstätten und Interessen auseinander. Die Mitglieder der Familie leben sich auseinander.

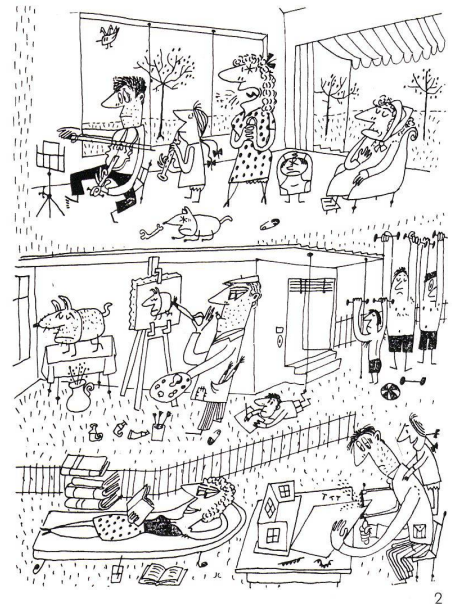
Aujourd'hui, la famille s'éparpille.

In modern times the family is becoming atomized.

2. Durch selbstbestimmtes Freizeitun könnte der Mensch aus der Enge des Spezialistentums heraustreten und eigene Wertmaßstäbe für andere Gebiete gewinnen.

Par des loisirs au gré de chacun, l'homme pourrait sortir de l'impasse de la spécialisation.

Man can get out of the blind alley of specialization by intelligently planned creative leisure.



Die Stadt von morgen muß so geplant werden, daß sie zur ordnenden Lebenshülle wird, in der der Einzelne, die Familie und die nachbarliche Gemeinschaft schützende und formende Lebensbedingungen erhalten.

Bei dieser Planung ist von den Lebensbedingungen der Familie als der wichtigsten Gemeinschaft der Menschen auszugehen. Die Familie und ihr Dasein sind gleichsam die kleinste Planungszelle.

Mehrere Familien leben in überschaubaren Wohnbereichen in nachbarlicher Gemeinschaft.

Wohngruppen in der Größe des Schulbereichs bilden eine Stadteinheit mit eigener Mitte.

Die Stadteinheiten sind in ihrer Gemeinsamkeit die Stadt, die sich um ein wirtschaftliches und kulturelles Zentrum ordnet.

Im Thema »Stadt und Gesundheit« kommen die zum Teil noch viel zuwenig bekannten Schädigungen des Menschen in der Stadt in ihren mannigfachen Ursachen und Auswirkungen kritisch zur Darstellung:

»Schau dir die Menschen an, die in dieser Stadt leben:

Mag es ihnen im Durchschnitt auch gut gehen: Nur mit der Lupe findest du einen, der noch so ist, wie der liebe Gott ihn gemeint hat, wie er als Kind war, der keinerlei Beschwerden hat, restlos gesund ist, der in seiner Vitalität

ungeschmälert ist, der nicht negative Spuren trüge von großstädtischer Not, Zeichen von Erschöpfung, Übermüdung, Überbeanspruchung, der sich nicht irgendwo überfordert vorkäme, der nicht sein Dasein anders eingerichtet sehen möchte.«

»Wir bezahlen Stadt und Zivilisation nicht nur mit Bronchialkrebs, mit Krankheit, mit gestörten Grundfunktionen, sondern mit der Summe der Minuspunkte, der Summe der Abträglichkeiten im Körperlich-Geistig-Seelischen.«

»Wie kommt das?

Alles, was auf den Menschen losgelassen wird, hinterläßt seine Spuren in ihm, wie die Nadel auf der Grammophonplatte, ob er hin-

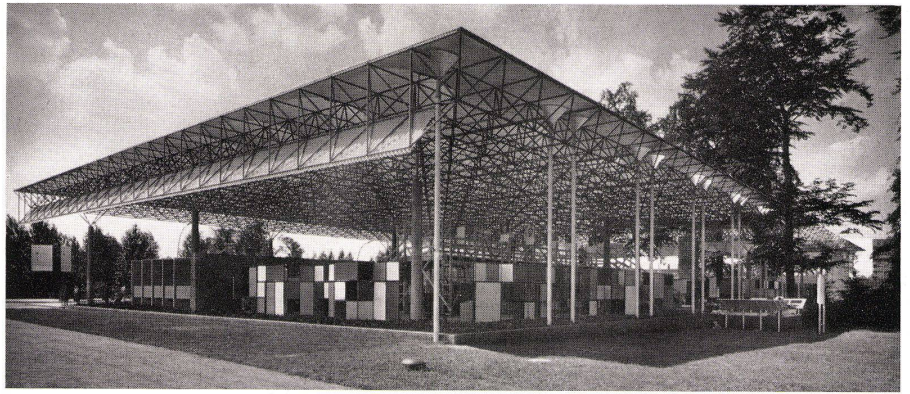
1
Gesamtansicht von Osten. Die schlanken Abfallrohre mit ihren Sammeltrichtern liegen alle an der Nordseite des Pavillons.

Vue d'ensemble prise de l'est.
General view taken from east.

2
Blick in den Eingangsraum. Hier wird gezeigt, wie unsere Kinder in der Stadt heute leben und wie sie in dieser Stadt geschädigt werden.

Vue de l'entrée. On y montre de quelle manière nos enfants vivent à la ville et à quel point leur santé y est compromise.

View of entrance. This shows how our children live under urban conditions and to what an extent their health is compromised.



Stadt und Gesundheit / Ville et santé / City and health

3
Die Krebsforschung fordert die Wiederherstellung einer natürlichen Lebensordnung, die Reinhaltung der atmosphärischen Luft, die Vermeidung von Verunreinigungen der Atemluft durch krebserregende Stoffe, die Verhinderung radioaktiver Verseuchung.

La cancérologie exige l'épuration de l'air atmosphérique.
Cancer research calls for purification of the atmosphere.

4
Die Hals-, Nasen-, Ohren-Heilkunde fordert den kultivierten Gebrauch der technischen Erneuerungen, die gesetzliche Grundlage für die technische Lärmbekämpfung, die Erholungsmöglichkeit während der Nachtruhe, den gesunden Rhythmus zwischen Anspannung und Entspannung.

L'oto-rhino-laryngologie exige un rythme sain de l'effort et du repos.

A regular harmonious relationship between work and leisure is required by ear, nose and throat therapeutics.



sieht, hinhört und beteiligt ist, oder nicht. Was immer ein Sinnesorgan von dir erreicht, läuft in deinem Körper weiter, geht ein in deine Funktionskreise und verankert sich in dir.»

»Wir haben Unerhörtes mit der Stadt gewonnen, wir wissen es alle, es braucht hier nicht wiederholt zu werden. Niemand will heute die Stadt opfern.

Ist es aber nötig, diesen Preis zu zahlen? Ist nicht Synthese möglich zwischen Natur und Geist, nicht Stadt als weitere Chance für die Entwicklung des Menschen? Es ist gezeigt worden in dieser Ausstellung, daß das möglich ist. Auf die Frage der Mediziner folgt die Antwort der Städtebauer.»

»Die Wünsche der medizinischen Wissenschaft gehen nicht allein auf das sinnvolle Arbeiten und Wohnen, auf die Regelung des Verkehrs und die Standortplanung der Industrien, sie meinen lebenswertes Leben überhaupt. Und bei näherem Zusehen zeigt sich, daß alle Fächer der Medizin den neuen Städtebau fordern.«

Von diesen Wertungen und Forderungen ausgehend, werden im Thema »Stadt und Gesundheit« — erstmalig im Rahmen einer Bauausstellung — verschiedene medizinische Teildisziplinen so behandelt, daß sie als Beweismaterial für die Notwendigkeit einer anderen Lebensweise der menschlichen Gesellschaft durch entsprechende Stadtstruktur dienen.

Auch im Thema »Stadt und Natur« wurde aus der kritischen Betrachtung:

»Wie ist es heute?«

die Folgerung gezogen:

»Was ist für morgen zu tun?«

Folgende Wertungen und Forderungen werden hierbei zugrunde gelegt:

»In Deutschland werden täglich Acker, Wald und Wiesen hektarweise aus ihrer ursprünglichen Bestimmung gelöst und in Bauland verwandelt.«

»Die städtische Besiedlung hat sich heute schon so weit ausgedehnt, daß Land und Landschaft leidendes Objekt ununterbrochen wachsender Bebauung sind. Wald und Ackerbauflächen verschwinden, während die ent-



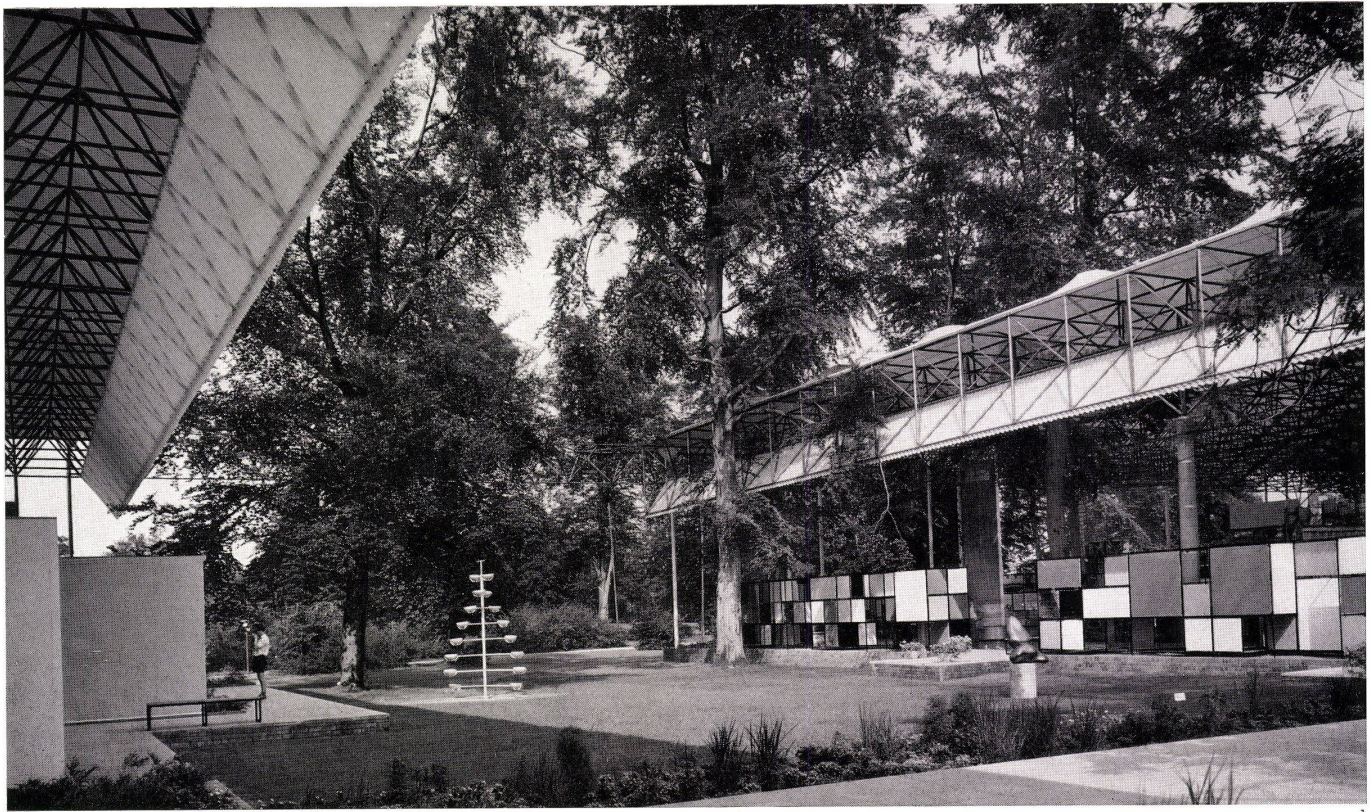
Stadt und Verkehr / Ville et circulation / City and traffic

5
Kraftfahren ist zur Repräsentation geworden.

Rouler en voiture est devenu représentatif.
Driving has become the order of the day.

6
Radfahrer und Fußgänger müssen besondere vom übrigen Verkehr getrennte Wege erhalten. Innerstädtische Hauptzentren sollten nur dem Fußgänger vorbehalten sein.
Les cyclistes et piétons doivent recevoir des voies particulières, séparées de toute autre circulation.
Cyclists and pedestrians ought to have their own lanes, separated from motor vehicles.





1
Blick vom Verbindungsgang zwischen den beiden Bau-
teilen auf die thematische Ausstellung.
Plastik von Arp.

Vue du couloir reliant les deux corps de bâtiment vers
l'exposition thématique.

View of corridor connecting the two sections looking
toward the specialized exhibition.

2
An einer Wabe vorbei, mit der die Ordnung für das Leben
der kommenden Generationen in der Stadt symbolisiert
wird, betritt man die Ausstellung.

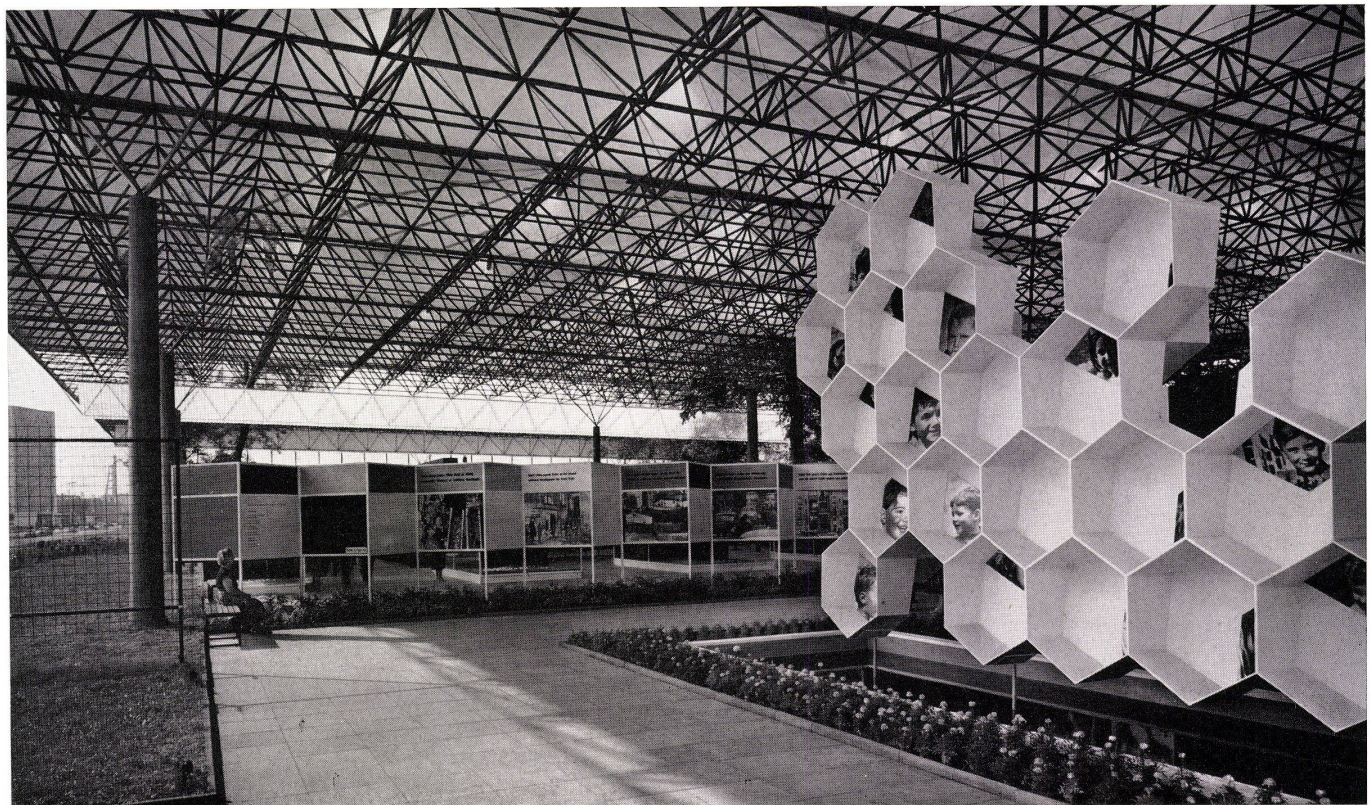
On accède à l'exposition en passant devant un ensemble
d'hexagones symbolisant l'arrangement ordonné de la vie
citadine des futures générations.

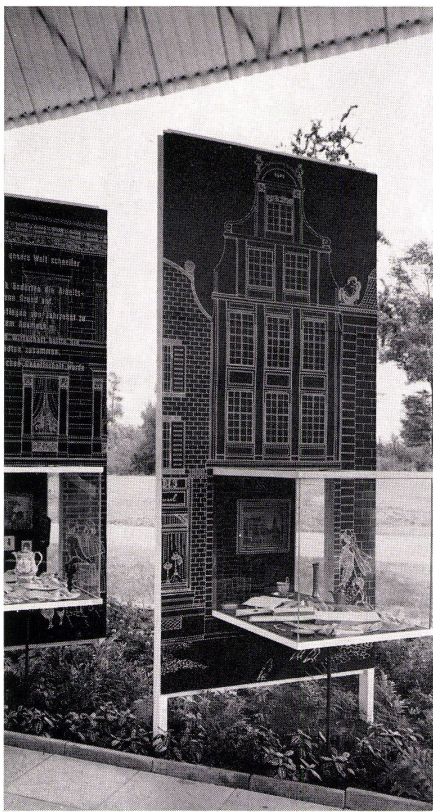
The exhibition is entered past a hexagonal arrangement
symbolising the ordered cities future generations will
live in.

stehenden Grünflächen in der Stadt vorwie-
gend dekorativen Sinn haben, nicht genutzt
und nicht zu betreten sind. Die Landschafts-
planung darf aber nicht mehr am Rande der
Stadt und die Stadtplanung nicht mehr bei
Beginn der freien Landschaft haltmachen.
Land- und Stadtgebiete müssen zur Erhaltung
der lebendigen Erdoberfläche als Grundlage
unser aller Nahrung unter einheitlichen Ge-
sichtspunkten gesehen werden. In der 'Stadt
von morgen' soll die Grünfläche das Gerüst
der städtebaulichen Gliederung der Stadt
sein. Dabei ist nicht an die Grünflächen mit
gewissermaßen passivem Charakter gedacht,
die mit hohen Kosten als öffentliche Grün-
flächen instand gehalten werden müssen.

Das Grün der 'Stadt von morgen' hat un-
mittelbaren Anschluß an das umgebende
Land. Es umfaßt Moor, Heide, Wald, Acker,
Feld, Wiesen, Gärten und Gewässer, die in
grünen Adern unter Berücksichtigung der
topographischen Gegebenheiten und der
Qualität des Bodens bis in das Stadttinnere
hineinreichen und eine Lockerung der Be-
bauung und Durchgrünung des städtischen
Wohngeländes ermöglichen.»

»Die grünen Adern der 'Stadt von morgen'
sollen aus Flächen bestehen, die je nach der
Landschaft und der Art des Bodens landwirt-
schaftlich, gärtnerisch oder forstwirtschaft-
lich genutzt werden. Der Aufbau, die Gliede-
rung und Gestaltung dieser Flächen muß so





1 Die schnelle Wandlung unseres Lebens wird für die letzten 150 Jahre durch einzelne Architekturtafeln mit dem »Inhalt« dieser Häuser in Form von Vitrinen vor Augen geführt. Divers tableaux architecturaux montrent l'intérieur des habitations sous forme de vitrines. Various houses in display windows.

2 Auf einer Brücke innerhalb der Ausstellung steht jeder Besucher plötzlich im »Baugerüst« der Stadt von morgen, für die er mit verantwortlich ist. Sur ce pont le visiteur est mené dans l'échafaudage de la »ville de demain« dont il est co-responsable. On this bridge the visitor is introduced suddenly to the "city of tomorrow" under construction.

3 In der Gruppe »Wohnen« innerhalb der Ausstellung werden Vorschläge für bessere Lebensvorgänge in den kommenden Wohnungen als Forderung sichtbar gemacht. Suggestions pour un meilleur genre de vie. Suggestions for better house hold arrangements.

geschehen, daß sie gleichzeitig begehbare Erholungsgelände sind und deshalb von öffentlichen Fußwegen durchzogen werden. Im Kern der Stadt, in der City, soll es vorwiegend Grünflächen geben, die in intensivster Weise gestaltet und im besten Sinne auch Mittelpunkt der Gartenkunst sind.

In den Wohngebieten wechseln die Grünanlagen der Wohnblocks, die der Unterhaltung der Siedlungsgesellschaft unterstehen, mit den Einzelgärten der Miet- und Einfamilienhäuser und den Kleingartenparks, die entweder hier oder in den »grünen Adern« untergebracht sind. So wird es möglich sein, ohne allzuhohe Belastung durch Kosten und unproduktiven Landverbrauch, eine wesentliche Lockerung und Durchgrünung des Wohn- und Arbeitsgeländes zu verwirklichen. Auf dem Gebiet »Stadt und Verkehr« lassen sich die Probleme der heutigen Unordnung und die Entwicklungen zur möglichen Ordnung innerhalb der neuen Stadt besonders sichtbar darstellen, da jeder Bürger von der heutigen Verkehrsmisere aktiv oder passiv in Mitleidenschaft gezogen wird. Hier wird in der Ausstellung zunächst vor Augen geführt:

- »Warum nimmt der Verkehr in der Stadt ständig zu?«
- »Welche Gefahren drohen heute durch den Verkehr?«
- »Was wird falsch gemacht?«
- »Was kann man heute schon besser machen?«



2



3

und schließlich wird die Frage: »Was ist für morgen zu tun?« beantwortet:

»Die Stadt von morgen ist so zu planen, daß Verkehr in der Stadt durch sinnvolle Zuordnung von Arbeitsstätten, Wohnungen und Erholungsstätten soweit wie möglich eingespart wird.

Die Stadt ist in sich so zu gliedern, daß einzelne Stadtseinheiten entstehen, die von jedem fremden Kraftverkehr freizuhalten sind.

In diesen Wohneinheiten ist die »Stadt von morgen« eine Fußgängerstadt mit Entfernungen von höchstens 2 km zur Schule oder zum Einkaufen.

In den verkehrsfreien Stadtseinheiten gibt es keinen Lärm, keinen Staub, keine Erschütterung und keine Abgase mehr.

In diesen verkehrsfreien Zonen werden die Kinder ohne Gefahren aufwachsen, lernen und spielen können.

Die innerstädtischen Verkehrsstraßen zwischen den Stadtseinheiten sind anbaufrei zu halten.

Der öffentliche Verkehr in den zentralen Stadtbereichen ist weitgehend unter den Straßen (Unterpfasterstraßenbahnen oder unterirdische Schnellbahnen) oder auf Hochstraßen zu führen.

Die verbindenden Verkehrsstraßen für den privaten und öffentlichen Verkehr zwischen den Stadtseinheiten werden von den Wohnbebauungen durch Grünflächen abgeschirmt.

Im Anschluß an die vorgenannten vier Themen kam es nun im Sinne der zugrunde gelegten Ausstellungstendenz darauf an, dem Bürger verständlich und überzeugend vor Augen zu führen, wie sich die Stadt von morgen mit den bisher aufgestellten Forderungen und Leitbildern ordnen und gestalten läßt.

Dies geschah durch zehn Planungsbeispiele — Modelle im Maßstab 1:1000 mit beweglichen Dias zur Erläuterung —, die somit zum Mittelpunkt der Ausstellung wurden. Mit ihnen mußte bewiesen werden, wie die Erkenntnisse aus den vorhergehenden vier Themen von den Städtebauern angewendet

werden und welche formende Lebenshülle solche Beispiele der Gesellschaft von morgen bieten. Die Bearbeiter der Planungsbeispiele waren: Professor Ebert, Berlin, Architekt Forbat, Schweden, Architekten Friedrich und Lehmbröck, Berlin und Düsseldorf, Bau- rat a. D. Hoffmann, Berlin, Professor Kühn, Aachen, Professor Dr. Rainer, Wien, Professor Mattern, Kassel, Stadtbaurat Schmidt, Augsburg, Architekt Schwagenscheidt, Kronberg, Senatsbaudirektor Stephan, Berlin.

Mit den Planungsbeispielen sollte gezeigt werden, welche Gestalt und Struktur eine Stadtseinheit mit 10000 Einwohnern als Ausschnitt aus der Stadt von morgen erhalten kann, mit allen dazu erforderlichen Gemeinschaftsanlagen und einer Wohndichte von 150 bis 200 Einwohnern je ha netto Wohnbau- gebiet. Ein Stadtausschnitt von 10000 Menschen wurde deshalb zugrunde gelegt, weil er überschaubar ist, weil er der Gliederung der neuen Stadt in Stadtseinheiten von etwa gleicher Größe entspricht und weil bestimmte Probleme, wie z. B. die Familienwohnung, das Hochhausproblem, das gliedernde Grün- gerüst, die Verkehrsstruktur, die Fußgänger- bereiche, die Kultur- und Verwaltungsein- richtungen usw., bereits in ihrem städtebau- lichen Niederschlag gezeigt werden können. Für jedes Planungsbeispiel wurde ein be- stimmtes, vorhandenes Gelände zugrunde gelegt. Vier der Planungsbeispiele hatten Gelände für eine Stadterweiterung, drei für einen Trabanten und vier für einen Stadt- umbau (Sanierungsgebiet) gewählt.

Alle zehn Planungsbeispiele setzen eine Regelung der Frage »Stadt und Boden« in der Weise voraus, daß das Verfügungsrecht über den Boden neu geregelt wird. Noch fehlen solche Regelungen in Westdeutsch- land in dem wünschenswerten Sinn und Aus- maß. Gerade in dieser Frage gilt es jedoch, das Denken in unserer heutigen Gesellschaft ganz entscheidend zu ändern. Erst neue rechtliche Voraussetzungen und Handhaben werden das »Morgen« und eine neue Lebens- ordnung unserer Gesellschaft in der neuen Stadt Wirklichkeit werden lassen. Daher wird in der Ausstellung zum Abschluß gefragt:

1

Die Modelle für Planungsbeispiele zur Stadt von morgen wurden in Vitrinen aufgestellt, in deren oberem Teil bewegliche Diapositive das jeweils dazugehörige Modell erläuterten.

Les maquettes d'exemples d'urbanisation de la ville de demain sont disposées dans des vitrines dans la partie supérieure desquelles des diapositives mouvantes expliquent chaque maquette.

The models showing the city of tomorrow are arranged in display windows in upper part of which movable diapositives explain each model.

2

Planungsbeispiel Trabant bei Kassel, Prof. Hermann Mattern und Merete Mattern.

Prof. Mattern hat sich die Aufgabe gestellt, städtisches Siedlungsgebiet mit der vorhandenen Landschaft in geordneter Weise zu durchdringen. 67 Prozent aller Einwohner wohnen erdgeschossig, 21 Prozent der Einwohner in dreigeschossigen Zeilenbauten, 12 Prozent in etwa zwölf- bis fünfzehngeschossigen Punkthäusern.

Exemple d'urbanisation Trabant près de Kassel.

»Was muß geschehen, um aus den Städten von heute die Städte von morgen zu machen?«, und die Antwort hierauf lautet:

»Unsere öffentlichen und privaten Mittel müssen nach einer Rangfolge verteilt werden, in der die Aufwendungen für Umgestaltung und Erneuerung unserer Städte an bevorzugter Stelle stehen.

Nicht nur Geld ist zur Entwicklung unserer Städte nötig. Wer Städte von morgen bauen will, muß die Nutzung ihres Bodens bestimmen können.

Hierzu müssen neue Begriffe und neue gesetzliche Ermächtigungen geschaffen werden, deren Kernpunkt das Verfügungsrecht über den Boden ist.

Boden darf keine Ware sein, deren Verfügung im Belieben des Eigentümers liegt.

Boden ist die Grundlage unserer Ernährung und unseres Bauens. Boden ist nicht beliebig vermehrbar. Daher ist mit dem zur Bebauung bestimmten Boden nach sorgfältiger Planung wirtschaftlich umzugehen.

Keine Angst vor Planung! Sie bedeutet nicht Planwirtschaft, sondern ist eine unentbehrliche Hilfe, um im engen Raum Freiheit und gesunde Lebensbedingungen für alle zu sichern.

Ob das geschieht, liegt auch in deiner Hand. Der Bauherr deiner Stadt bist du!«

VI.

Mit der Ausstellung »die Stadt von morgen« wollte die INTERBAU dazu beitragen, das Denken der deutschen Öffentlichkeit gegenüber den Problemen und Nöten des Wiederaufbaus und Umbaus der deutschen Städte zu wandeln. Zugleich wollte die Ausstellung mit ihren Aussagen und Tendenzen den auch für die Fachwelt bedeutsamen Kernpunkt der INTERBAU bilden, der das »Hansaviertel« ergänzt und in der Tendenz zum »Morgen« über das »Heute« hinausführt.

Beide Zielsetzungen der Ausstellung »die Stadt von morgen« dürfen — nach dem internationalen Anklang zu urteilen — als erreicht gelten. Jedoch wird die Ausstellung »die Stadt von morgen« ihren Zweck nur dann erfüllen, wenn sie zum Ansatzpunkt für eine weiterreichende und fortzuführende Aktion in der Öffentlichkeit, insbesondere in den Parlamenten wird.

Aber nicht nur die Ausstellung selbst, auch die Art ihrer Vorbereitung könnte hierfür Anregungen geben. Die zwischen Fachleuten und Männern und Frauen verschiedenster Berufs- und Interessensphären durchgeführte Team-Arbeit sollte Grundlage für eine aktive Mitarbeit an der neuen Stadt auch im größeren Kreis, sogar in vielen solchen Kreisen, sein. Auf diese Weise könnte ein neues Bewußtsein, eine geistige Trägerschaft, ein überparteiliches Bauherrentum für das Gebilde Stadt im Sinne eines Gehäuses der Gesellschaft von morgen wachsen und die Entwicklung im Städtebau endlich auf den richtigen Weg bringen.



1



2



3

3 Planungsbeispiel Stadtbau Berlin-Moabit, Baurat a.D. Herbert Hoffmann.
Landschaftsgestaltung Prof. Rossow.
20 Prozent der Einwohner wohnen in Hochhäusern. Auch bei Hoffmanns Planung sind die Wohngebiete als Fußgängerstadt ausgebildet.

Exemple d'urbanisation de la transformation du quartier Berlin-Moabit.

Example of town-planning in transformation of Berlin-Moabit.

4 Die Stadieneinheiten sind in ihrer Gemeinsamkeit die Stadt, die sich um ein wirtschaftliches und kulturelles Zentrum ordnet. In dieser geordneten Stadt werden die Menschen Daseinsbedingungen finden, mit denen auch die Gesellschaft wieder ein geordnetes Gefüge erhalten kann.

Dans cette ville ordonnée, l'homme trouvera des conditions de vie grâce auxquelles la société retrouverait une structure ordonnée.

In this rationally ordered city man will discover living conditions which will once again provide his social system with a meaningful order.



4