

Die offene City = La cité verte = The open city centre

Autor(en): **Smithson, Alison / Smithson, Peter**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **18 (1964)**

Heft 1: **Utopie und Realität in der Stadtplanung = Utopie et réalité dans l'urbanisme = Utopia and reality in city-planning**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-331852>

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.

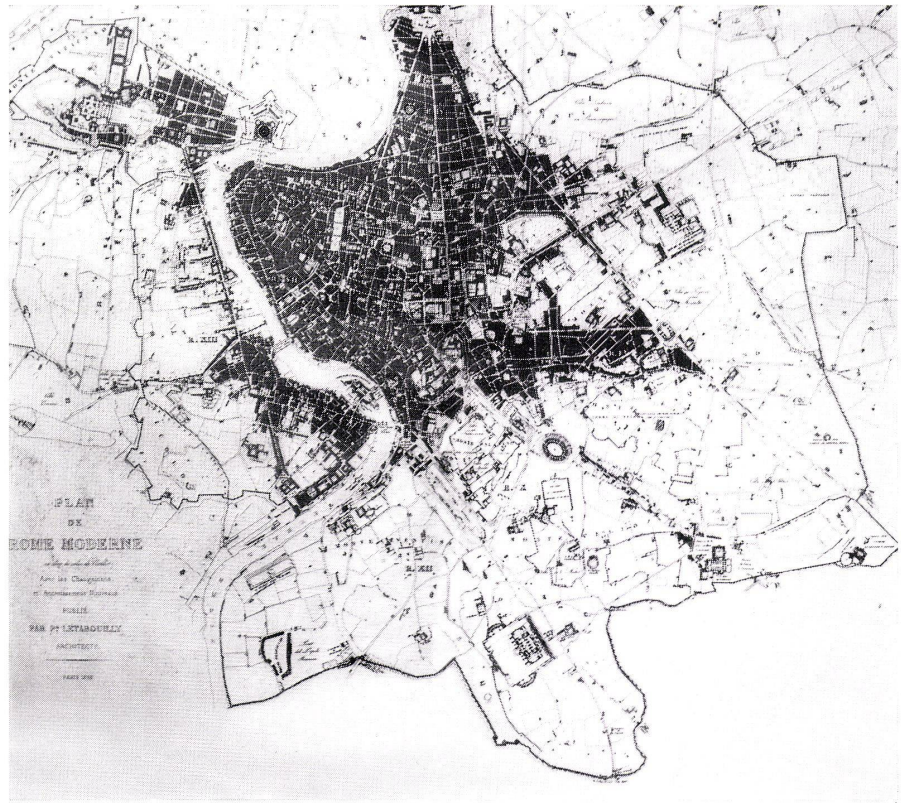
Haftungsausschluss

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.

Die offene City

La cité verte

The Open City Centre



1

Berlin gehört heute noch wie Los Angeles zu den wenigen Weltstädten, die über ein offenes Stadtzentrum verfügen. In allen anderen Metropolen hat die Entwicklung zu einer totalen Überbauung innerstädtischer Quartiere geführt. Diese Städte werden durch einen riesigen mechanischen Komplex in Betrieb gehalten, durch U-Bahnen, Aufzüge, Rolltreppen, Gehwege usw., sowie durch Bauten, in denen wesensverschiedene Funktionen in vertikalen Schichten zusammengewürfelt werden: Wohnungen, Geschäfte, Parkareale, die alle mittels eines gewaltigen Netzes von Klimaanlage, Lüftungskanälen und Leitungen versorgt werden müssen.

Der durchschnittliche Bürger hat jede Freude an einem derartigen Stadtgebilde verloren; er vermisst jenes Gefühl für Struktur und Ordnung, das ihm Dörfer und Kleinstädte der Vergangenheit vermitteln. Es ist Aufgabe der Architektur, wieder eine solche Gliederung zu schaffen, damit uns unsere Städte so natürlich und vertraut werden wie die Luft, die wir atmen.

Wir greifen einen besonderen Fall heraus: »Interchange«, die Wechselstation.

In den Großstädten wie Paris, New York und London wurden die früheren Stationen durch kommerzielle Entwicklungen – Bürogebäude, Geschäfte – völlig umgewandelt. Früher hat man die Station ganz eindeutig und adäquat als Terminus (Zielbahnhof, Endstation) definieren können. Die große Halle von King's Cross in London aber oder die offenen Gänge der Grand Central Station in New York sind heute nicht mehr als einfache Termini zu bezeichnen: sie sind »interchanges«. Die Wechselstation ist ein Knotenpunkt, der Hauptverkehrssysteme miteinander verbindet.

Die Verkehrsansprüche der nächsten fünfzig Jahre werden wesentlich mehr Raum beanspruchen. Gewisse Nebenfunktionen von Interchange – Restaurants, Hotels, Läden müssen so mit anderen Funktionen – Parkarealen, Taxis, Busstationen und unterirdischen Eingängen – verbunden werden, daß ein übersichtlich gegliedertes Ganzes entsteht. Sie benötigen Platz, um sauber und präzise funktionieren zu können; sie müssen so gestaltet werden, daß Veränderungen jederzeit möglich sind.

Wir sind mit vollgepfropften Städten so vertraut, daß wir sie sogar als Ideal akzeptieren – ein Ideal von hochgetürmten Städten mit starren, unterirdischen Verkehrsadern und Funktionen, die den oberirdischen Systemen ewig unterworfen sind. Nur wenige aber, die das Leben unter State Street in Chicago oder in den unterirdischen Garagen Stockholms kennen, wären bereit, diese Erfahrung tagtäglich zu wiederholen.

Bisher sind nur wenige an diesem unterirdischen Leben beteiligt; bald aber wird sich das Leben der Mehrzahl in den Kloaken der Stadt abspielen. Nachteilig ist auch die Starrheit derartiger unterirdischer Systeme, da sie in ihrer Anlage durch die darüberliegende Stadt bestimmt werden. Und damit wird einer der Grundsätze jeglicher Systembildung im Bauen verletzt: die Variabilität von Hilfssystemen. In der Architektur müssen wir für beides Raum schaffen, für die Bedürfnisse des Menschen und für die Veränderbarkeit zugeordneter Hilfssysteme.

In Berlin ist in der City dieser Raum vorhanden. Die Chance sollte genutzt werden, um ein neues Leitbild städtebaulichen Denkens zu verwirklichen: die offene City.

Der Begriff einer offenen Stadt ist keineswegs neu. Die aristokratischen Städte der Vergangenheit waren so gebaut – Dschapur und Karlsruhe und ebenso Rom bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts. Als sich die Römer aus England zurückzogen, wurden ihre Städte auf ganz neue Art ausgebaut, und zwar durch Gärten und Wiesen innerhalb der Stadtmauern; und als Rom selbst aufhörte, Hauptstadt des Reiches zu sein, wurden innerhalb ihrer Mauern Villen und Paläste gebaut und die ganze Stadt auf offene Art neugegliedert. Die Verfügbarkeit von Raum ermöglicht eine neue Auffassung des Städtebaus.

Für Berlin schlagen wir deshalb vor, daß

1. die Gebiete in der Nähe des Tiergartens und des Areals um den Mehringplatz bis zur Mauer als Parkanlage gestaltet werden sollen, als ein einfacher Park mit Bäumen und Gras, wobei verschiedene Straßen für jeglichen Verkehr gesperrt werden müssen;
2. die Idee des Wiederaufbaues früherer Stadtblocks aufgegeben werden sollte. Statt dessen schlagen wir vor, einzelne Gebäude

als »Landschlösser« innerhalb des Parkes zu gruppieren, um so die visuelle Erneuerung der Stadtmitte zu erreichen;

3. das neue Bild (image) des Zentrums ein Park mit einzelnen großen »Landschlössern« sei, um die alle Nebenfunktionen clusterartig angeordnet sind;

4. Architektur in der Art von Brasilia und Hansaviertel nicht geeignet ist, diese Absicht zu verwirklichen. Es bedarf dazu einer neuen architektonischen Konzeption;

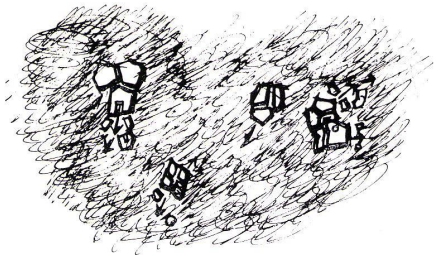
5. bei einem Umbau des Anhalter Bahnhofes die Möglichkeit besteht, eine wirkliche, erste »interchange« zu bauen;

6. auf der anderen Seite der Mauer die Gebiete entlang der Friedrichstraße bis Unter den Linden ebenfalls als Parkanlagen bepflanzt werden sollten. Der Tiergarten soll, wie in Scharouns Plan »Hauptstadt Berlin«, weitergeführt werden. Die historischen Gebäude verfügen bereits über jenen Charakter, den wir auch den neuen Gebäuden zu geben wünschen. Sie könnten als Maßstab für die weitere Entwicklung dienen.

1
Der Stadtplan von Rom aus dem Jahre 1838 zeigt eine »offene« Stadtstruktur: Villen und Gärten innerhalb des alten Mauerringes, offene öffentliche Räume und Straße aus der Barockzeit.

Le plan de ville de Rome de 1838 dévoile une structure urbaine «ouverte»: villas et jardins à l'intérieur des vieux murs; espaces «ouverts» et rues de l'époque baroque.

Rome in 1838 showing the open texture of villas and gardens within the old walls and the baroque public open spaces and streets.



2

2 Einzelne Gebäude inmitten von Grünanlagen – das Bild der offenen City.

Quelques bâtiments au milieu d'une zone verte – vision de la cité ouverte.

Individual buildings for the re-occupation of the centre, with green areas between.

3-5

A. & P. Smithson, Mitarbeiter G. Nitchky. Projekt Mehringplatz-Blücherplatz.

A. & P. Smithson, collaborateur G. Nitchky. Projet Mehringplatz-Blücherplatz.

A. & P. Smithson, associate G. Nitchky. Project Mehringplatz-Blücherplatz.

3

Ein einfaches Verkehrssystem in freier Luft, teilweise vertieft angelegt.

Un système de circulation à ciel ouvert, par endroits en profondeur.

A relaxed, simple-to-use vehicular traffic system in open air, on and in the ground.

4

Klare architektonische Gliederung der Bereiche der Fußgänger und des Verkehrs; ruhige, vom Verkehr abgesonderte Arbeitsplätze.

Organisation architecturale claire des aires piétons et trafic; les emplacements de travail sont protégés du bruit.

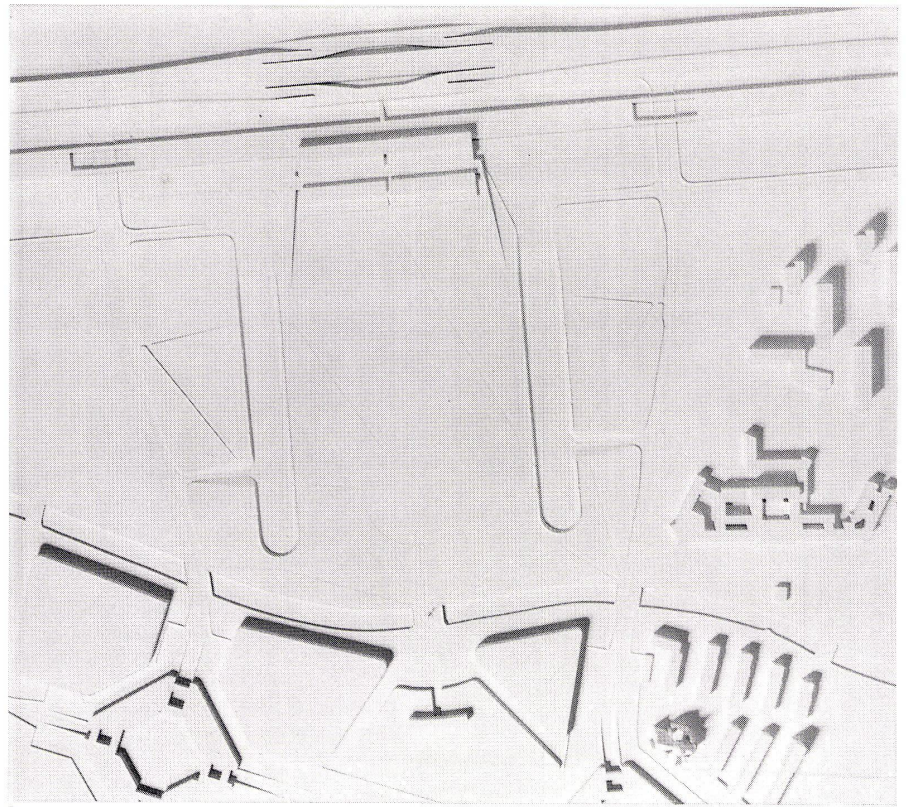
Clear architectonic organization of vehicular and pedestrian movement, and of quiet working places.

5

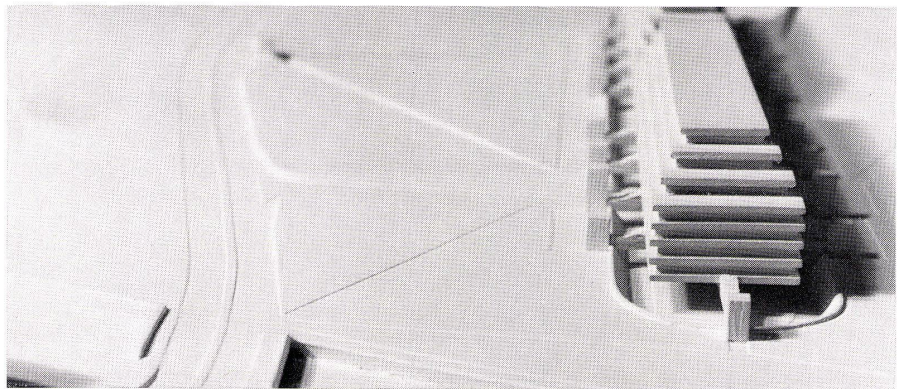
Übersicht.

Vue générale.

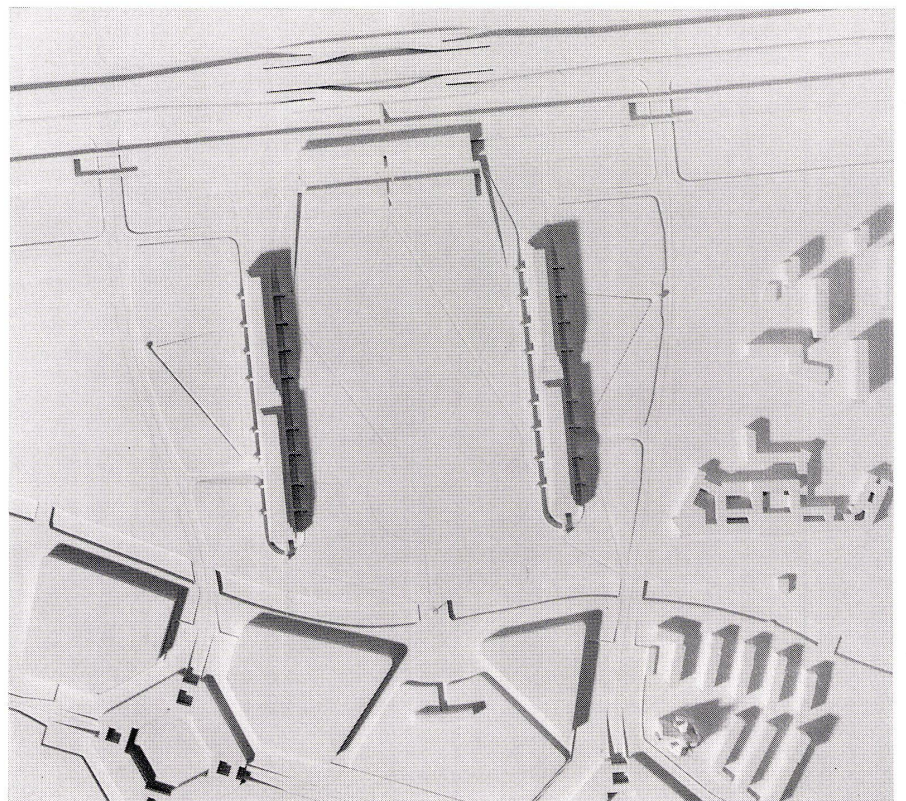
General view.



3



4



5