

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

**Band:** 45 (1958)

**Heft:** 1: Städtebau, Wohnungsbau, Interbau

**Artikel:** Deutscher Pavillon "Die Stadt von morgen" an der Interbau Berlin 1957

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-34988>

#### **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](#)

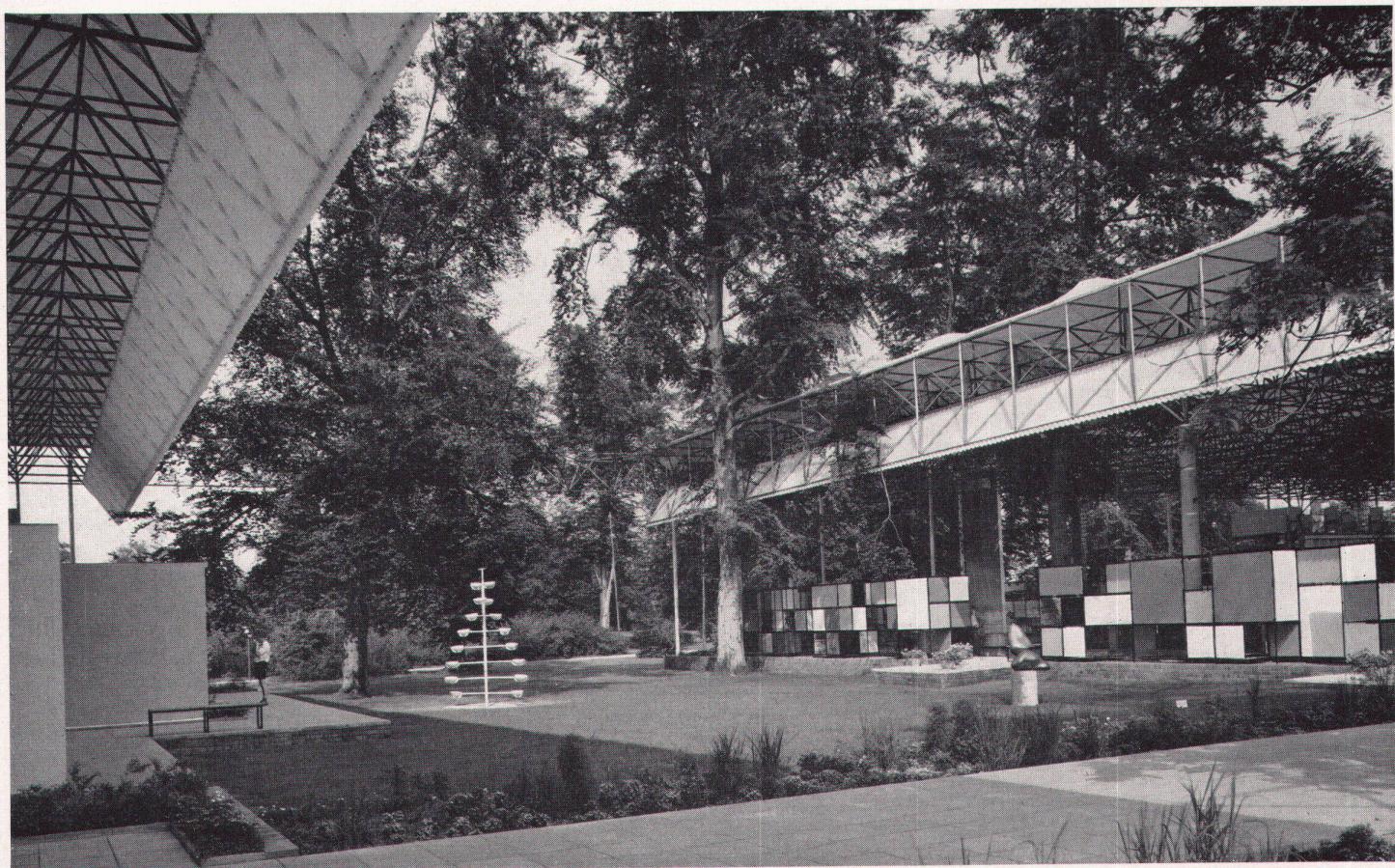
#### **Terms of use**

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:** 06.02.2026

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

**Deutscher Pavillon  
«Die Stadt von morgen»  
an der Interbau Berlin 1957**



1

1957, Architekt: Prof. Karl Otto BDA, Berlin

Mit der Ausstellung «Die Stadt von morgen» erstrebten die Veranstalter der Interbau einen direkten Appell an das Verantwortungsbewußtsein der Öffentlichkeit. Neben dem praktischen Beispiel des Hansaviertels sollten auch die prinzipiellen und theoretischen Fragen des modernen, zeitbewußten Städtebaus dem Fachmann und besonders dem Laien nahegebracht werden. Der Ausstellungspavillon verwirklichte damit eine Forderung, die auch im vorhergehenden Aufsatz von Hans Marti gestellt wird.

Unter der künstlerischen Leitung von Prof. Karl Otto und der städtebaulichen-wissenschaftlichen Betreuung von Prof. Kühn, Aachen, wurde eine äußerst geschickt und suggestiv gestaltete thematische Schau zusammengestellt, die in ihrer Art als vorbildlich gelten darf. Unter den einzelnen Themengruppen wurden behandelt: der herrschende unbefriedigende Zustand, die Gesellschaft von morgen, die Forderungen der Gesundheit, die Landschaft von morgen, der Verkehr, das Wohnen, die Bautechnik im Wohnungsbau und die rechtlichen Voraussetzungen für einen gesunden Städtebau. Außerdem wurde anhand von acht realen Planungsbeispielen für verschiedene Gebiete und Quartiere Deutschlands die Möglichkeiten einer modernen Städteplanung demonstriert.

Die leichte, mit Segeltuch überdeckte Stahlrohrkonstruktion fügte sich sehr gut in das Parkgelände des Tiergartens ein, und die architektonische und ausstellungstechnische Konzeption machten «Die Stadt von morgen» zu einer der wichtigsten und eindrücklichsten Demonstrationen der Interbau.

Aus einem Aufsatz von Prof. Otto über Aufbau und Ziel dieser Ausstellung entnehmen wir auszugsweise die folgenden Abschnitte:

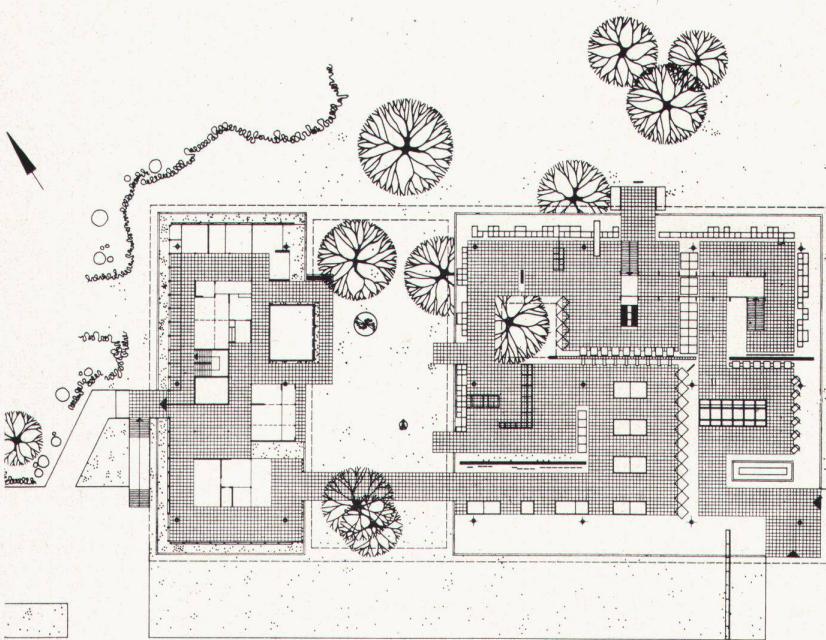
«Haben die deutschen Städtebauer beim Wiederaufbau ihre Chancen tatsächlich verpaßt? Gibt es überhaupt noch Chancen, den Wiederaufbau unserer zerstörten Städte – besser gesagt: den notwendigen Umbau unzerstörter und wiederaufgebauter Städte – so zu lenken und zu formen, daß unsere Städte als Organismen den sichtbar werdenden, zwangsläufig kommenden Entwicklungen unserer Gesellschaft gerecht werden können?»

Die Fehlerquelle für die verpaßten Chancen im deutschen Städtebau ist ausschließlich in der in unserer Demokratie noch vollkommen unzureichenden Erkenntnis zu suchen, daß „Städtebau ohne Chancenverlust“ eine Willensbildung der Öffentlichkeit zu entsprechenden Handhaben rechtlicher und finanzieller Art voraussetzt, daß Städtebau daher zuallererst eine staatspolitische Aufgabe ist. Ihre Formulierung ist davon abhängig zu machen, welches Dasein der Mensch in unseren Städten morgen haben soll. Wir müssen daher heute einen Entwurf des „Morgen“ vornehmen, für dessen Gelingen wir alle – die Bürger dieser heutigen demokratischen Gesellschaft – als formende oder versagende Kraft verantwortlich sind. Wenn wir uns formend verantwortlich fühlen, so hat unsere heutige Gesellschaft der Gesellschaft von morgen zu allererst neue Rangordnungen an Lebenswerten zu geben, besser: wieder zu verleihen. Nur mit solchen neuen Rangordnungen, die naturgemäß ihren planerisch fixierbaren Niederschlag in einem Baugesetz und in der Wertfolge volkswirtschaftlicher Aufwendungen zu finden hätten, kann überhaupt erwartet werden, daß „Chancen im Städtebau nicht mehr verpaßt werden“.

b. h.



2



3

Wie kann nun die deutsche Öffentlichkeit zu der Erkenntnis geführt werden, daß Städtebau für eine Gesellschaft von morgen der Willensbildung und des Auftrages dieser Öffentlichkeit als des Bauherrn der ‚Stadt von Morgen‘ bedarf? Dies erscheint nur möglich, wenn man die breite Öffentlichkeit, den Bürger, davon überzeugt, daß unsere heutigen Städte der möglichen ‚Gesellschaft von morgen‘ – wie sie sich aus den kommenden Arbeitsbedingungen und Kommunikationsmöglichkeiten sowie aus den sich hieraus ergebenden Daseinsmöglichkeiten zwangsläufig abzeichnet – keine formende Lebenshülle sein können. Sie würden dem Einzelnen wie der Gesamtheit ein nicht mehr funktionierendes, in chaotische Unordnung geratenes Leben in der Stadt bescherten.

Mit der breiten Öffentlichkeit müßte zugleich auch die Actionsspitze dieser Öffentlichkeit, der Parlamentarier, angesprochen werden. Er muß auf seine Verantwortung gegenüber dem heute schon notwendigen Städtebau für morgen als einer sich über alle politischen Parteien erhebenden Aufgabe aufmerksam gemacht und darüber unterrichtet werden.

Für eine solche neuartige Ausstellungstendenz wird der angestrebte Erfolg von der Ausstellungsmethode, insbesondere von ihrer Lesbarkeit und Eindringlichkeit, abhängig sein. In der Ausstellung ‚Die Stadt von morgen‘ wurde daher auch eine neuartige Form der Darbietung angewendet, bei der in verständlicher Weise an das Lebensgefühl und den Lebensegoismus des Bürgers appelliert wird. Dies ist dadurch geschehen, daß man aus den weiterhin zunehmenden Gefährdungen der menschlichen Existenz in der heutigen Stadt bestimmte Forderungen für ein besseres Leben in der Stadt von morgen herleitete.

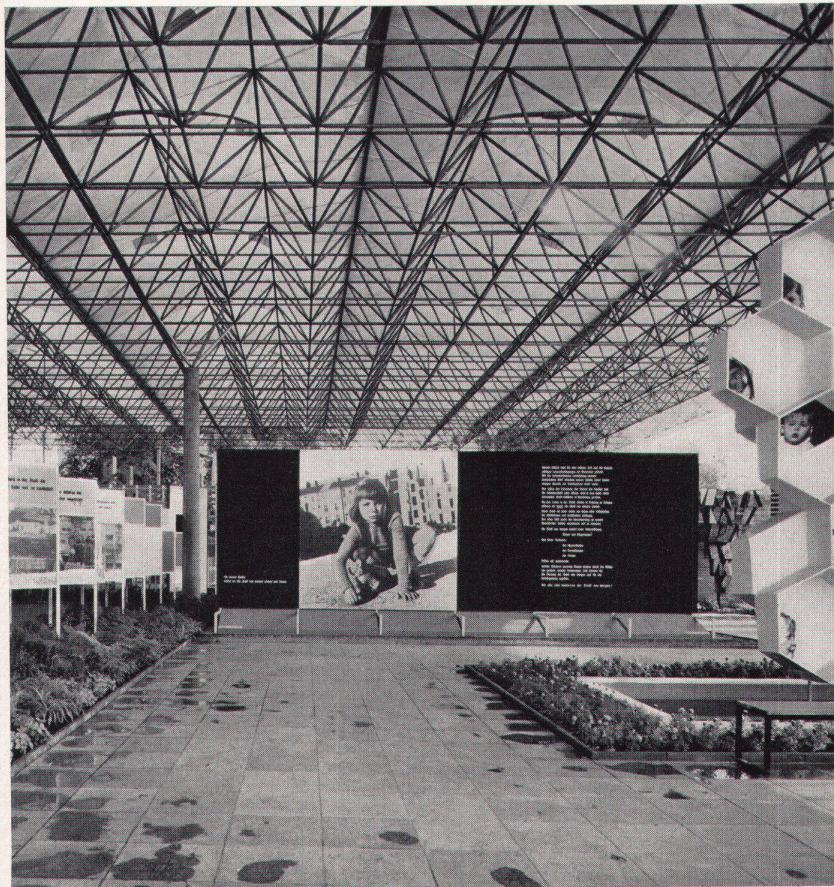
Die Stadt von morgen setzt die Idee einer Gesellschaft von morgen voraus, der die neue Stadt als formende Lebenshilfe dienen soll. Die Vielfalt der bei solchem Planen auftretenden Probleme ließ es von vornherein ratsam erscheinen, den Kreis der Bearbeiter und Ratgeber für die Ausstellung ‚Die Stadt von morgen‘ so breit wie möglich zu wählen. Zu diesem Zweck wurde ein Arbeitsteam gebildet, das in seiner Zusammensetzung über den sonst üblichen Fachbereich hinausging. Außer Städtebauern, Architekten, Verkehrsbeamten und Landschaftsgestaltern wurden zur Mitarbeit Soziologen, Ärzte, Psychologen, Wirtschaftsberater, Ingenieure, Politikerinnen, berufstätige Frauen und Hausfrauen sowie interessierte Nichtfachleute – Männer und Frauen – hinzugezogen. Damit wurde der Arbeitskreis bereits auf den ‚Bürger‘ ausgedehnt. Aus der Sicht der verschiedenen Berufe und aus den, besonders von den Frauen geäußerten Auffassungen konnten gemeinsame Leitbilder für ein besseres Dasein des Menschen in der Stadt für eine Gesellschaft von morgen gewonnen werden. Das Arbeitsteam bildete durch seine Zusammensetzung bereits einen Modellfall der Öffentlichkeit oder des Bauherrn der Stadt von morgen. Das Arbeits- oder ‚Bauherrn‘-Team gab der weiteren Bearbeitung der Probleme dann die notwendige Richtung und bildete – nach Formulierung des eigentlichen Planungsauftrages für die Stadt von morgen – einzelne Arbeitsgruppen, denen stets Fachleute und Nichtfachleute angehörten.»

1  
Gartenhof der Ausstellung  
Le jardin aménagé dans la cour de l'exposition  
Garden-courtyard in the exhibition

2  
Eingangspartie des Pavillons  
L'entrée du pavillon  
The pavilion entrance

3  
Grundriß 1 : 1000  
Plan  
Ground plan

**Deutscher Pavillon «Die Stadt von morgen»  
an der Interbau Berlin 1957**



4

**4**  
Detail der Ausstellung  
Détail de l'exposition  
Exhibition detail

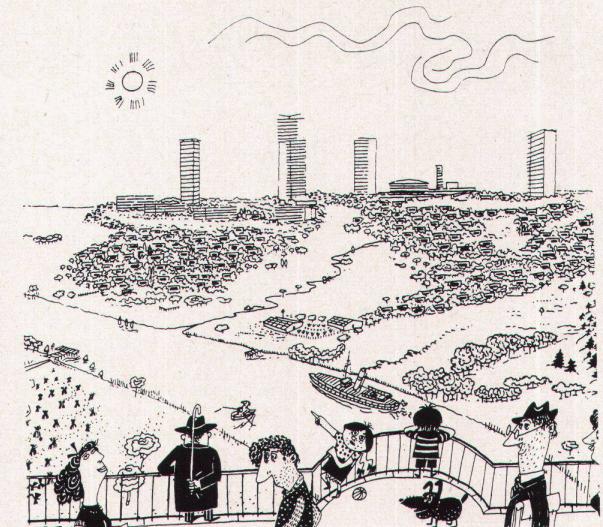
**5**  
Musterwohnung in der Ausstellung  
Appartement-type de l'exposition  
Standard apartment in the exhibition

**6**  
Galerie mit Ausstellungstafeln  
La galerie des panneaux  
Exhibition gallery

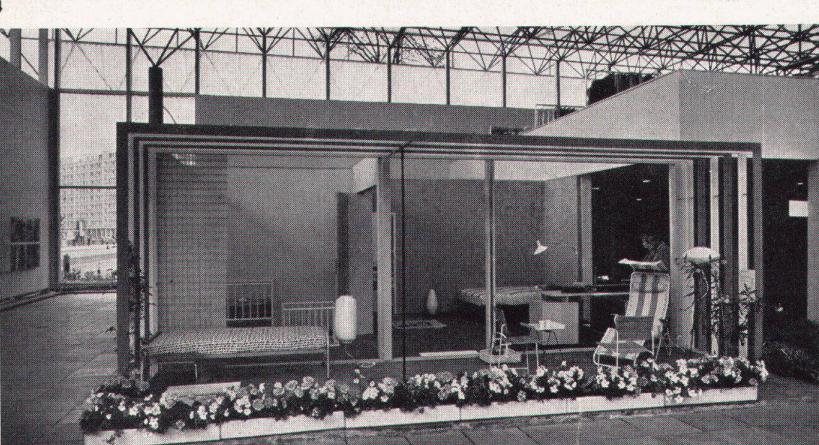
**7**  
Die Stadt von morgen wird dem Menschen und seinen Bedürfnissen angepaßt sein  
La ville de demain s'efforcera d'être adapté à l'homme et à ses multiples besoins  
The town of tomorrow will be adapted to man and his needs

**8**  
Trotz Landesplanung und trotz Stadtplanung gibt es heute keine großzügig ordnenden Maßnahmen, sondern nur Teilverantwortung für Teilgebiete. Die Natur, die Landschaft ist jedoch unteilbar  
Malgré l'aménagement régional et urbain, nous n'avons toujours pas encore de réglementation générale, mais seulement des compétences limitées ne s'appliquant qu'à des domaines partiels. Or, paysage et nature sont indivisibles  
In spite of state planning and urbanism, there still are no large-scale unifying measures, but only partial responsibilities for partial territories. Yet, nature and the landscape are indivisible

Photos: Arthur Köster, Berlin



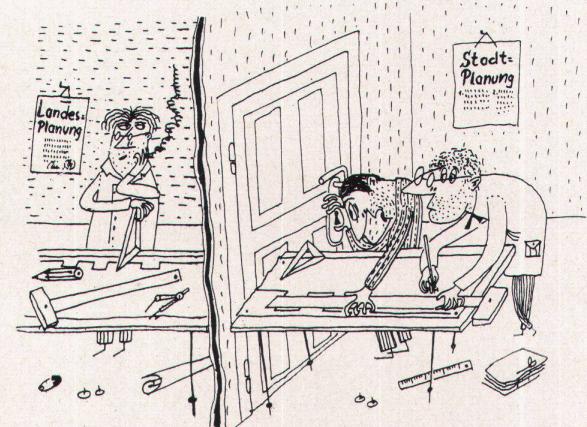
7



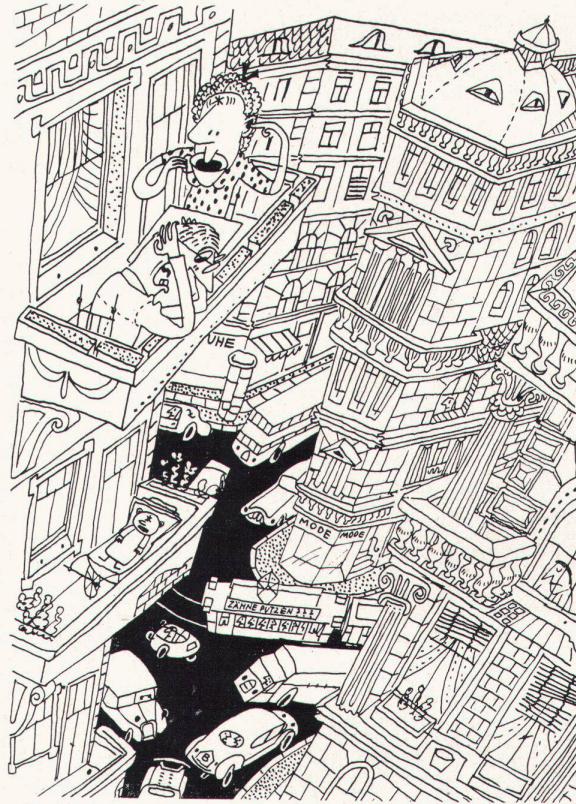
5



6



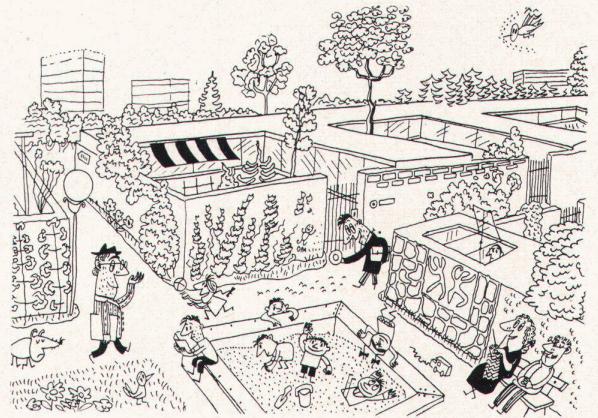
8



9

**9**  
Der Verkehrslärm, die Erschütterungen und die giftigen Abgase machen das Leben in unseren Städten ungesund  
Le bruit, les vibrations et les gaz d'échappement rendent la vie malsaine dans nos villes actuelles  
The traffic din, the vibrations and the poisonous exhaust gases have made our actual towns places unhealthy to live in

**10**  
In den verkehrsfreien Stadtteilen werden die Kinder ohne Gefahren aufwachsen, lernen und spielen können  
Les unités urbaines sans circulation permettront aux enfants de jouer, d'apprendre et de grandir sans aucun danger  
In the new traffic-free city units children will live, learn and play out of danger



10

11

Die Machtstellung des Automobilisten schafft heute auf der Straße verschiedene Menschenklassen  
La prédominance de l'automobiliste a contribué à la formation de deux classes sociales dans la rue  
The god-like position of the motorist has created different classes of road users

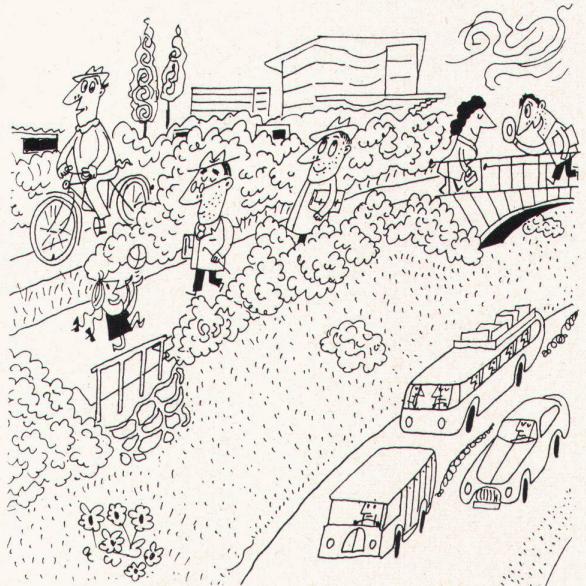
Die Skizzen 7-12 stammen von Oswin, Berlin; sie wurden auf großen Tafeln in der Ausstellung gezeigt. Wir entnehmen diese Zeichnungen der kleinen Broschüre «Die Stadt von morgen», herausgegeben von der Interbau im Kommissionsverlag Kiepert, Berlin-Charlottenburg (siehe auch Chronik, Seite 19\*)

12

In der Stadt von morgen werden Fußgänger, Radfahrer und Autos getrennte Wege gehen  
La ville de demain aura des voies séparées pour piétons, cyclistes et automobilistes  
The town of tomorrow will have separate roads for pedestrians, cyclists and motor-cars



11



12