

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 52 (1965)  
**Heft:** 1: Kirchenbauten - Kirchenfragen  
  
**Rubrik:** Stadtchronik

### **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:** 14.01.2026

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



## Fragment

### Grüße vom Stadtrand

Kennen Sie den Basler Aeschenplatz? Es handelt sich um ein Archipel von Fußgängerinseln, durchzogen von Fahrinnen für Straßenbahnen und Automobilverkehr. Das neunstöckige «Turmhaus» markierte einst die Wichtigkeit des Platzes; heute ist es rings umstanden von höheren Geschäftsgebäuden. 500 m vom Aeschenplatz entfernt liegt ein Bauplatz, der Bauplatz der neuen Mädchenrealfortbildungsschule. «Dieser Neubau entspricht den heutigen Bestrebungen, die Schulhäuser aus dem Stadtzentrum herauszunehmen und an den Stadtrand zu verlegen», so begründete der zuständige Regierungsrat – laut «National-Zeitung» – das Bauvorhaben.

Sind Sie einmal an jenem Bauplatz, so versäumen Sie es nicht, den Schreiber dieser Zeilen zu besuchen. Es sind nur noch wenige Schritte. Herbe Landluft weht da jenseits des Stadtrandes, und die klirrenden Scheiben lassen ahnen, daß die Mähdrescher ausgefahren sind. Wußten Sie schon, wie knapp die Parkplätze auch auf dem Lande sind?

Vom Aeschenplatz können Sie auch in die Aeschenvorstadt gelangen. Sie passieren dann mehrere Abbruchstellen, denn hier wird «eine der großen Zufahrtsstraßen zur City» verbreitert. Schließlich werden Sie zu einem großen Blumentopf gelangen. Es ist der teuerste Blumentopf der Welt. Um ihn aufzustellen, mußte eines der zentralsten Geschäftshäuser der Stadt abgerissen werden, die Fassade eines weiteren wurde – aus denkmalpflegerischen Gründen – verlegt. Und warum mußte dieser Blumentopf aufgestellt werden?

Das Grün im Städtebau – oder wozu man die Basler Aeschenvorstadt verbreitern mußte



Die offizielle Antwort lautet vorläufig: Das ist doch nur, solange die Straße nicht durchgehend verbreitert ist. Die wahre Antwort aber lautet: weil diese Straße überhaupt nie in ihrer ganzen Breite ausgenützt werden wird, denn sie ist gar keine «Zufahrtsstraße» zur City, sondern ein Teil der City selbst – ebenso, wie der Schreiber dieser Zeilen nicht am Stadtrand wohnt noch gar jenseits, sondern in jenem Gebiet, das eine schöpferische Stadtplanung sukzessive in seine Cityfunktionen überführen müßte ...

L. B.

## Stadtchronik

### Berner Stadtchronik

Unsere bisherige Berner Chronik befaßte sich mit soziologischen, verkehrstechnischen und allgemein städtebaulichen Aspekten, die zur heutigen Situation in der Berner Stadtplanung gehören. Obwohl viele Probleme (zum Beispiel diejenigen der Auswanderung aus der Innenstadt oder der Verkehrsstauungen) in sozusagen allen Städten der Welt auftauchen und sicher auch mit untereinander ähnlichen Methoden behandelt werden können, so müssen doch noch andere Faktoren berücksichtigt werden, die von Stadt zu Stadt verschieden sind: die geographische Lage, die wirtschaftliche Situation und die historische Entwicklung.

Aber gerade die Betrachtung der historischen Entwicklung gilt heute mehr als Schulaufgabe für Kinder denn als Aufgabe für verkehrsbewußte Erwachsene – zu Unrecht. Vor allem zu Unrecht in einer Stadt wie Bern, deren Gefüge nicht nur durch fast acht Jahrhunderte unverändert geblieben ist, sondern – so wollen es selbst die kühnsten Neuerer – als unantastbar an die nächsten Generationen weitergegeben wird.

Wir haben im September auf die Ausstellung «Die Zähringerstädte» im Thuner Schloß hingewiesen mit der Bemerkung, diese kleine, überraschende Schau sei aktuell – ohne dort diese Behauptung genauer zu begründen. So ist denn die Frage berechtigt, wie weit es nun mit dieser Aktualität her sei und was denn für uns – die wir doch an der heutigen Städteplanung interessiert sind – so besonders Wichtiges zutage gefördert werden kann. Nun, wir werden sehen.

An einer Arbeitstagung vom 2. bis 4. Oktober dieses Jahres sprachen Wissenschaftler aus der Schweiz und aus Deutschland über die Stadtgründungen der zähringischen Dynastie. Die vielen

lebhaften Referate und Diskussionen teilten die anwesenden Forscher bald in zwei Gruppen. Einerseits die Historiker, die sich für den *Inhalt* der Städte interessieren und sich zu dessen Erforschung vor allem auf Geschriebenes stützen (Verträge, Chroniken, Münzen), andererseits die Kunst- und Bauhistoriker, die die *Form* der Städte anhand von Mauerfunden und Altersanalysen rekonstruieren und aus der Stadtform auf das damalige Leben schließen. Damit war schon jene erfrischende Spannung vorhanden, die so vielen Tagungen fehlt.

Wir erlauben uns im folgenden eine starke Vereinfachung, indem wir unsern Bericht im wesentlichen auf die Darlegungen zweier Hauptreferenten beschränken: Dr. Paul Hofer, Professor an der ETH und Leiter der Tagung, als Bau- und Kunsthistoriker, sowie Dr. Otto Feger, Konstanz, als Historiker. Es handelt sich – unter vielem andern natürlich – um die Frage: Wie wurden die Zähringerstädte im allgemeinen und Bern im besondern geplant und gegründet? War der Plan Resultat wirtschaftlicher, militärischer und sozialer Überlegungen, oder war der Plan das Abbild einer städtebaulichen Vision, oder gab es am Ende beides? Für uns heute, die wir häufig recht unbeholfen vor sehr ähnlichen Problemen stehen – noch dazu am gleichen Objekt Bern –, könnte eine Antwort auf diese Frage von bedeutender Hilfe sein.

### Der abstrakte Plan

Am Samstagabend hielt Dr. Feger im imposanten Rittersaal des Schlosses Thun einen Vortrag, in dem er zu diesem Thema aus wirtschaftlicher Sicht ungefähr folgendes ausführte: Das alte Feudalsystem vor dem 12. Jahrhundert funktionierte ohne Geld. Der Lehensmann war dem Herrn zwar Treue schuldig, aber kein Geld. Der König lebte vom Ertrag seiner Ländereien oder, auf Reisen, vom Recht auf freie Unterkunft. Dann auf einmal kam ein wirtschaftlicher Wandel in ganz großem Stil: eine sprunghafte Entwicklung des Nah- und Fernhandels. Der Handel brachte Geld. Das Geld aber rollte nur in den Städten, und die Landesherren standen vor der Frage: wie kamen sie zu Bargeld? – Sie waren ja keine Händler. Das brachte sie – als erste die Zähringer (ihnen folgend die Welfen, Staufer, Habsburger) – auf die völlig neue Grundlagen schaffende Idee des Territorialstaates, frei von der Romantik des Feudalsystems; sie erfordert die Schaffung von Stützpunkten an neuralgischen Stellen zur Beherrschung eines Territoriums und innerhalb dieses gesicherten Territoriums die Gründung von Märkten als Handelszentren. In diesen Märkten kommt der Landesherr zu Geld,



nämlich durch Zinsen, Steuern, Zölle. Der Herr stellt den bis dahin fahrenden Händlern einen Platz zur Verfügung und macht den, der sich dort ansiedelt, frei. Der Kaufmann kann aber unter den Zähringern ein Grundstück nur pachten, nicht kaufen. Das sichert dem Herrn wenn auch kleine, so doch laufende Einkünfte. Der Kaufmann ist auch nicht mehr dem gemeinen Recht unterstellt; er wird von einem Gericht beurteilt, in dem sein Stand selbst vertreten ist. Und dann noch etwas, was für die damalige Zeit geradezu sensationell erscheint: der Herzog setzt den Vogt ein, den die Bürger selber wählen. In Bern werden sogar sämtliche Beamte durch die Bürger gewählt. All diese Verpflichtungen einzuhalten schwört der Herzog in die Hand eines Bürgers und erteilt ihm das Marktrecht gegen die Abgabe einer bestimmten Summe Geldes.

So skizzierte Dr. Feger eine Stadtgründung der Zähringer nach heutigem wirtschaftlichem Denken. Die Gründung der Zähringerstadt ähnelt der Gründung eines wirtschaftlichen Unternehmens in einem Entwicklungsland. Die genannten Privilegien sind nicht Produkt einer schlaflosen Nacht eines genialen Herzogs, sondern zählen Verhandeln mit den 24 Vertretern der Kaufleute. – Dr. Feger glaubt nicht an ästhetische Leitbilder (wie sie bei Anlagen der italienischen Renaissance oder bei Chandigarh wirksam waren), sondern an die nüchterne Vernunft der Zähringer, die nichts anderes schufen als Rahmen oder Schemata, in denen sich das Leben frei entwickeln sollte und konnte. Nicht zufällig heißen zwei dieser Städte «Freiburg». Diese Benennung geschah im Sinne guter moderner Werbung. Den Beweis für die Richtigkeit seiner Ausführungen sieht Dr. Feger darin, daß alle persönlichen Denkmäler der Zähringer (formale Einzelschöpfungen) verschwunden sind. Ihre Städte aber (die Gemeinschaftswerke) stehen noch heute.

#### *Der konkrete Plan*

Prof. Dr. Paul Hofer dagegen glaubt an eine städtebauliche Vision. Aber – und da liegt der Schlüssel zum Erfolgsgeheimnis – diese formale Vision war ganz und gar im Einklang mit dem abstrakten Rahmen, den Dr. Feger geschildert hat: unsentimental, geometrisch streng, von grandioser Nüchternheit, zu Stein gewordene Vernunft. – Wir fassen frei zusammen, was Prof. Dr. Hofer in seinen so überaus bildhaften Referaten zur Umsetzung des abstrakten Programms in die Realität sagte: Bern kann nicht als räumliche Schöpfung bezeichnet werden. Die wichtigsten Bauten sind architektonisch wenig bedeutend. Nur als Ganzes betrachtet ist Bern ein Gebilde,

zu dem nicht leicht ein ebenbürtiges Beispiel gefunden werden kann. Wenn irgendwo, so gilt hier der Satz, daß das Ganze mehr sei als die Summe der Einzelteile.

Berns Grundriß wird nicht bestimmt durch grandiose Plätze oder sich gegen einen Höhepunkt steigernde Anlagen, sondern durch Gassen, und wiederum nicht durch eine, sondern mehrere. Es herrscht das Prinzip der Addition. Der Boden wird in Felder aufgeteilt, die in Größe und Form so geschickt gewählt sind, daß sie mehreren Zwecken dienen können, und das Gerüst, das diese Feldereinheiten aufzunehmen hat, ist so auf diese abgestimmt, daß die Felder darin aufgehen und daß es seinen Dienst auch erfüllt, wenn nicht alle Felder mit Häusern besetzt werden. Sind jedoch einmal alle Felder überbaut, so wird die Stadt um ihre Grundeinheit vergrößert. Diese Vergrößerung geschieht immer in derselben Richtung (nach Westen). Dadurch entsteht eine Art Bandstadt, die nie endgültig zu klein werden kann. Ihr Markt ist eine ständig verlängerbare Gasse, im Gegensatz zu den italienischen Plätzen, die bei Überfüllung unkorrigierbar bleiben.

Betrachten wir nun genauer, wie dieses System in Bern funktioniert und welches seine Einheitsmaße sind. Der älteste Teil der Stadt (älteres Burgum), von Berchtold IV. wahrscheinlich zwischen 1155 und 1160 gebaut, ist 1000 Bernschuh (300 m) lang und 600 Schuh (175 m) breit. Die Verlängerung, das sogenannte jüngere Burgum von Berchtold V., wahrscheinlich um 1191 fertiggestellt, ist dem Prinzip entsprechend ungefähr gleich groß, 1200 Schuh lang und 600 Schuh breit. Das sind die größten Einheiten. Sie wurden – grob betrachtet – auch in den späteren Jahrhunderten als Erweiterungsgrößen eingehalten. Die nächst kleineren Einheiten, vorhin als «Felder» bezeichnet, bildeten die Hofstätten, parallel zur Gasse 100 Schuh breit und von der Gasse weg bis zum Ehgraben (Kanalisation) 60 Schuh tief. Dann kamen wieder 60 Schuh bis zur nächsten Gasse. Eindeutiger als in jeder andern Stadt hat die zähringische Idealparzelle zur Berechnung des Hofstättenzinses als Grundmaß der Aufteilung in Hausplätze noch im heutigen Stadtplan nachgewiesen werden können, sagt Prof. Hofer. Der Hausplatz als kleinste Einheit nahm meist ein Fünftel oder ein Sechstel der Straßenfront einer Hofstatt ein. Dr. Strahm, Verfasser genauer Hofstättenpläne, zählt im älteren Burgum 49, im jüngeren 57 Hofstätten. Jedes Burgum hat drei Längsgassen in westöstlicher Richtung. Die Mittelgasse dient als Markt und hat eine Breite von 90 Schuh. Die Nebengassen links und rechts sind zwei Drittel davon, also 60 Schuh

breit. In der Mitte des Gassenmarktes fließt der künstlich dorthin geleitete Stadtbach. Eine solche Anlage ist äußerst einfach, flexibel und lebensfähig. Um auf die Frage nach der Art zähringischer Städtegründungen zurückzukommen: der Plan, der die Form bestimmt, deckt sich mit dem ideellen Plan des wirtschaftlichen, sozialen und politischen Lebens.

Solche Erkenntnisse könnten, wenn wir sie akzeptieren, vielleicht eine klärende Wirkung auf uns Verkehrsverblendete haben. Dies ist der beste Beweis für die Aktualität der von Prof. Dr. P. Hofer und seinem Mitarbeiterstab sehr geschickt organisierten Tagung. – Und die heutige Planung Berns? Von einer Übereinstimmung des konkreten Planes mit dem ideellen kann keine Rede sein. Allerdings kann auch nicht von einer Diskrepanz zwischen den beiden Plänen gesprochen werden. Warum? – Weil keiner der beiden überhaupt existiert. Martin Geiger

#### **Berlin – Kemperplatz**

Im Juli 1964 erhielt Prof. Dr. Ing. e. h. Hans Scharoun für sein Wettbewerbsprojekt einer neuen Berliner Staatsbibliothek am Kemperplatz den ersten Preis. Die Stiftung Preußischer Kulturbesitz, welche neben anderem Museumsgut die nach Marburg und Tübingen verlagerten Teilbestände der alten Preußischen Staatsbibliothek Unter den Linden verwaltet, schrieb diesen Wettbewerb unter elf eingeladenen Architekten aus. Damit wird Hans Scharoun die Möglichkeit gegeben, einen zweiten baulichen Beitrag zu dem von ihm mit angeregten Kulturzentrum zu leisten, das um eine wieder aufgebaute kleine Backsteinkirche von Stüler aus dem Jahr 1846 die Philharmonie (von Scharoun 1963), die künftige Galerie des Zwanzigsten Jahrhunderts von Mies van der Rohe und einen weiteren Museumsbau sowie ein Gästehaus für Künstler und Wissenschaftler vereinigen soll.

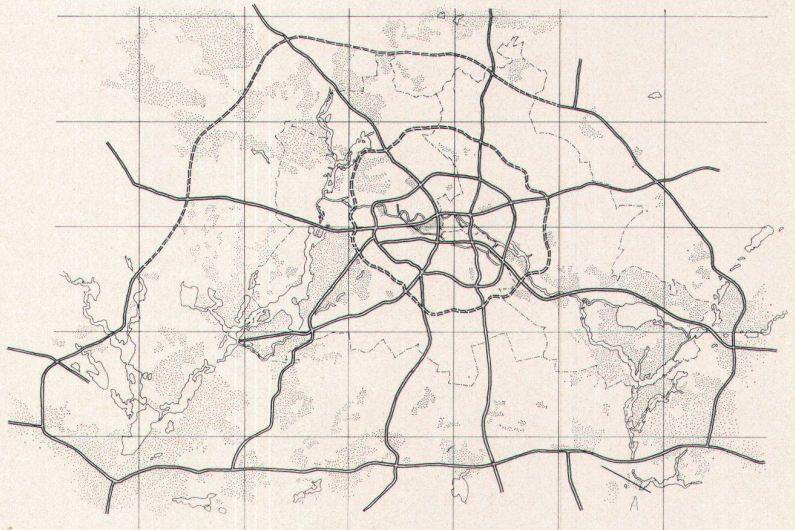
Das Bauwelt-Heft 40/41 vom 5. Oktober 1964 (Verlag Ullstein, Berlin) legt eine instruktive Darstellung des Bibliothekswettbewerbes vor, welche durch Modellphotos und Luftaufnahmen den aktuellen und den geplanten Zustand deutlich macht. Die heutige Situation mag beim Außenstehenden gewisse Bedenken hinsichtlich der Eingliederung dieses Komplexes ins städtebauliche Ganze wachrufen, deshalb der Versuch, hier kurz auf die Umstände hinzuweisen.

Der historische Stadtkern von Berlin (die Friedrichstadt, Unter den Linden, die Museumsinsel, der Alexanderplatz) liegt heute hinter Mauer und Stacheldraht.



1  
Tiergarten in Berlin. Inmitten des punktierten Tiergartens der Verkehrskreisel «Großer Stern». Südöstlich davon, zwischen Sektorengrenze und Landwehrkanal, das künftige Kulturzentrum mit Philharmonie, Nationalbibliothek, Museum des XX. Jahrhunderts

2  
Berlin, Gesamtkonzeption der Hauptverkehrsadern. Strichpunktiert: Zonen- beziehungsweise Sektorengrenze



2

steht. Die Wasserwege trugen und tragen heute noch Kohlenkähne und dank ihrer Verbindung zu den Havelseen einen regen Ausflugsverkehr mitten aus den großstädtischen Wohngebieten ins Grüne.

Nach dem «Verlust der Mitte» bildete sich das Zentrum Westberlins neu am Westrand des Tiergartens: Fernbahnstation Zoo, Breitscheidplatz, Tauentzien, Kurfürstendamm. In diesem Ensemble überwiegt jedoch das kommerzielle Element, und es war für die weitere Entwicklung eine Gewissensfrage, ob man, einer billigen und bequemen These folgend, die kulturellen Schwerpunkte hier ansiedeln oder ob man der spezifischen Anziehungskraft solcher Institutionen das gebührende Vertrauen schenken solle. Bereits beim Bau der Amerika-Gedenkbibliothek, einer großzügig angelegten allgemeinen Volksbibliothek, ließ man sich vom letzteren Gedanken leiten. Eine nicht geringe Rolle spielt dabei auch die historische Bedeutung der Stätte, selbst wenn nicht mehr viel davon sichtbar ist. So steht zum Beispiel die Amerika-Gedenkbibliothek am Mehringplatz, der als Zeuge des klassizistischen Berlin eine einmalige Geschlossenheit besaß, die wir nur noch auf Stichen und Photos bewundern können. Hier begegnet wir wieder dem Namen von Hans Scharoun, der in einem Gutachterwettbewerb um die Neugestaltung des Mehringplatzes den ersten Preis davontrug. In seinem Entwurf behielt er das historische Rund als Reminiszenz bei, jedoch überlagert von einem Schnellstraßen-Anschlußbauwerk (Entwurf: Tiefbauamt).

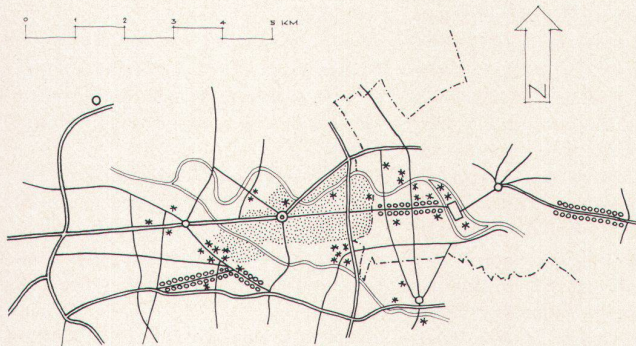
Auch in allernächster Nähe des Kemperplatzes, wo heute die Philharmonie in öder Gegend steht, pulsierte einst der dichteste Großstadverkehr: am Leipziger und Potsdamer Platz. Dies war anfänglich ein Verkehr mit Pferdewagen und Fußgängern, wie wir ihn heute nicht

mehr genießen können. Ein Miteinander von motorisiertem Verkehr und Fußgänger ist infolge der gesteigerten Geschwindigkeit, Luftverunreinigung und Verkehrsdichte nicht mehr sinnvoll. Leider wurde ein durch seine Verkehrstrennung beachtenswerter Vorschlag von Sergius Ruegenberg verworfen, da sein in die Luft gehobener Lesesaal stark mit der Baumasse der Philharmonie konkurriert. Ruegenberg hatte eine Unterführung des Forums vor der Staatsbibliothek durch die verkehrsreiche Potsdamer Straße vorgesehen.

Teilzentren mit vorzüglichen Straßenverbindungen, Anschlüssen der Massentransportmittel und ausreichendem Parkraum werden für eine Millionenstadt zum gültigen Modell. Es wird nicht mehr möglich sein, alle kommerziellen und kulturellen Einrichtungen so zu mischen und aufzureihen, daß sie für den Fußgänger eine sinnvolle Erlebniseinheit bilden.

Glücklich kann sich eine Stadt nennen, wenn sie die Einheit ihrer Gestalt im Rahmen eines klaren Landschaftsbildes gesteigert zum Ausdruck bringt. Als verbindendes und versöhnendes Landschaftselement kann in Berlin der Tiergartenraum gelten. Scharoun rief den Begriff der Innensilhouette ins Bewußtsein und deutete damit auf das Ensemble von Bauwerken, welche in verschiedener Funktion und Form den Tiergarten säumen: Hansaviertel, Schloß Bellevue, Kongreßhalle, Reichstag, Brandenburger Tor, Philharmonie, Hilton-Hotel, Geschäftszentrum am Zoo.

Der Kemperplatz liegt an der zukünftigen Nord – Süd – Schnellstraßenverbindung durch den Tiergarten, welche nach dem 13. August 1961 bereits als Notstraße in Betrieb genommen wurde, als die Hauptverbindung über Friedrichstraße/Stadtmittel ausfiel. Zur Schonung der Landschaft soll dieser Straßenzug später teilweise unterirdisch geführt werden. Dabei



1

Nach dem Kriege jedoch, bis zur Sprengung des Stadtparlaments durch die Kommunisten, wurde Berlin gemeinsam verwaltet. Scharoun war Stadtbaumeister und erwarb sich damals einen Überblick über die Stadtstruktur. 1957, zur Zeit der Interbau, wurde der internationale städtebauliche Wettbewerb «Hauptstadt Berlin» ausgeschrieben, der das Gebiet Stadtmittel, Tiergarten und angrenzende Räume umfaßte. Scharoun erhielt für seine Arbeit den zweiten Preis. Obwohl man über die östliche Stadthälfte in keiner realen Weise verfügen kann, dokumentiert dieser Wettbewerb doch in seiner Art, daß das Problem der Wiedervereinigung immer offenbleibt.

Ein Hauptbestandteil der Berliner Stadtlandschaft ist der Tiergarten, ein Park von dreieinhalb Kilometern Länge und etwa einem Kilometer Breite, durchzogen von der alten Ost-West-Achse und der Prunkstraße. Ursprünglich vor den Toren der Stadt gelegen, ist diese grüne Insel seit der Gründerzeit ringsum von großstädtischer Bebauung eingesäumt. Die deutliche Begrenzung im Norden und im Süden bilden die Spree und der Landwehrkanal, letzterer hat an seiner Nordflanke zum Tiergarten hin das alte Diplomatenviertel liegen, welches durch Verlust der regierungstädtischen Funktionen nur mehr zu geringen Teilen be-



treten allerdings die Rampen in Erscheinung.

Der Berliner Schnellstraßenbau ist seit Jahren in vollem Gange, doch sind hier wie anderswo die finanziellen Lasten beträchtlich, und danach richtet sich zum Teil der Baufortschritt. Das Straßensystem besteht in groben Zügen aus einer Mischung von Radial- und Ringstraßennetz mit Rasterkreuzen. Scharoun hatte nach dem Kriege für das letztere gefochten, doch vermochte der Bandstadtdenke nie ganz Fuß zu fassen. Ein deutliches Industrieband hatte sich schon früher im Norden entlang der Spree und dem Spandauer Schifffahrtskanal gebildet, doch besteht infolge der heutigen politischen Lage keine normale Expansion der Berliner Großindustrie. (Transportkosten für Rohmaterial und Fertigung, Investitionsunlust, Arbeitskräftemangel.)

Es gibt um Berlin zwei Schnellstraßenringe. Der äußere wurde schon zwischen den Weltkriegen als Regionalverteiler gebaut. Es fehlen im Norden und im Westen rund sieben Kilometer zu seiner Vollendung. Der Durchmesser dieses Rings beträgt fünfunddreißig bis fünfzig Kilometer. Heute sind daneben bereits große Teilabschnitte eines Stadtrings mit zehn bis sechzehn Kilometern Durchmesser fertiggestellt, der als Stadtteilverbindungsstraße und Verteiler für den Zielverkehr gedacht ist. Er wird seinerseits durchschnitten von vier Kerntangenten, welche den alten Stadtkern als ein Geviert von vier mal vier Kilometern berühren und sich nach außen hin zu Radialstraßen entwickeln, welche in die hauptsächlichlichen Fernverbindungen münden. Um den Stadtring ist in zwei bis vier Kilometern Abstand noch eine Vorstadtringstraße gedacht, die aber vermutlich nie kreuzungsfrei ausgebaut werden wird. Neben den Tangenten werden noch eine Reihe anderer Hauptstraßenzüge teilweise kreuzungsfreie Anschlüsse erhalten, um nach den heutigen Erfordernissen besonders die Nord-Süd-Verbindungen flüssiger zu gestalten. Nicht auf Anhieb wählte man den Kemperplatz als Standort für die Philharmonie. Dem Wettbewerb im Jahre 1956 lag das Gelände hinter dem Joachimsthalschen Gymnasium als Bauplatz zugrunde. Es liegt nahe am Bahnhof Zoo, jedoch ohne Anschluß an den Grünraum. Man sah die Nachbarschaft zum heute als Konservatorium betriebenen, klassizistischen Schulbau als Plus zur zentralen Lage. Ende 1958, nach zahlreichen Diskussionen über die Standort- und Finanzierungsfrage, begann man, sich für den Kemperplatz zu entscheiden. Eine Zwischenlösung am Lützowplatz, mit Grünanschluß, aber näher am Zoo, scheiterte infolge Unmöglichkeit des

Grundstückserwerbs und Benötigung des Areals für Verkehrsbauten. Durch einen schwerwiegenden Irrtum des Auslobers fiel die Voreinschätzung der Baukosten anfänglich zu niedrig aus, und dieser Umstand gab Anlaß zu langwierigen Kostenprüfungen. Im September 1960 wurde jedoch mit dem Bau begonnen, und 1963 konnte die glorreiche Eröffnung stattfinden. Jetzt, ein Jahr nach Fertigstellung, verleiht man Hans Scharoun den neugeschaffenen großen BDA-Preis für sein Werk.

Auch der Bibliothekswettbewerb hat bereits eine bewegte Geschichte hinter sich. Anfang 1960 veröffentlichte Senatsbaurat Werner Düttmann einen Entwurf, den er im Auftrag der Stiftung Preussischer Kulturbesitz angefertigt hatte. Werner Düttmann übt als rechte Hand des Bausenators in Fragen der Planung und des Hochbaus einen bestimmenden Einfluß aus, der von der freien Architektenschaft sehr geschätzt wird. Letztere ist in Berlin infolge der spezifischen Eigenschaften des Baumarcktes in größerer Abhängigkeit von der Behörde als anderswo. Mit diesem Bibliotheksentwurf, der keine Anzeichen des Außerordentlichen verriet, fühlte man sich übergangen. Eine Gruppe junger Architekten forderte in einem offenen Brief an Bausenator Schwedler allgemein mehr Architekturwettbewerbe für öffentliche Bauvorhaben und eine Zurückdämmung des behördlichen Bauens zugunsten von Aufträgen an freischaffende Architekten. Dieser Brief schien in der Tat einem Vakuum Luft zu geben, das schon lange bestand, und er löste eine langanhaltende und rege Pressediskussion aus, in deren Folge die Behörden großzügige Ansätze zur Verständigung machten. Es wurden eine ganze Anzahl von Wettbewerben ausgeschrieben. Der Publizist Wolf Jobst Siedler, der sich der Sache sehr angenommen hatte, wurde schließlich in den Planungsbeirat gewählt. Eine Anzahl junger Architekten wurde mit Direktaufträgen für den sozialen Wohnungsbau betraut. Schließlich schrieb man auch einen Wettbewerb für den Bau der Staatsbibliothek aus.

Karl Heinz Gassmann

#### Literatur

##### 1. Zur Philharmonie:

«Bauwelt». Verlag Ullstein, Berlin: 1957, Heft 4: Wettbewerbsergebnis des Philharmonie-Wettbewerbs. 1960, Heft 40: Chronik der Vorverhandlungen zum Bau der Philharmonie. 1962, Heft 37: Baustelle Berlin: Die Philharmonie. Zeichnungen und Photos vom Rohbau. Ferner Zeichnungen und Luftaufnahmen vom Avusverteiler (Verkehrsbauwerk). 1963, Heft 42: Zur Eröffnung der Philharmonie. Werkbund-Ausstellung Breslau 1929 mit

Wohnheim von Scharoun. 1963, Heft 43: Zur Eröffnung der Philharmonie, Text und Photo. 1964, Heft 1/2: Große Veröffentlichung über die Philharmonie mit sämtlichen Grundrissen (zweifarbige) und zahlreichen Photos. Texte von Thiele, Ihlenfeld, Conrads, Wisniewski, Greth, Stresemann. Darstellungen der räumlichen, sozialen, musikalischen, historischen und technischen Belange.

Adolf Arndt: «Zur Eröffnung der neuen Philharmonie.» Rede des Senators für Wissenschaft und Kunst zur Eröffnung des Konzerthauses. Reihe «Anmerkungen zur Zeit» der Akademie Künste, Berlin, Heft 9.

Hans Scharoun: «Das Konzerthausgebäude am neuen Standort.» Rede, gehalten am 27. November 1959 zum zehnjährigen Bestehen der Gesellschaft der Freunde der Berliner Philharmonie (Sonderdruck).

«l'œil», revue d'art. Février 1964, n° 110. Numéro spécial: «L'architecture au XX<sup>e</sup> siècle», sedo s.a., 33, avenue de la Gare, Lausanne. Text und Photos, farbiges Titelphoto.

«Architektur und Wohnform», Heft 2/1964. Text von Richard Döcker mit Bildern. Alexander Koch, Verlag, Stuttgart. «Westermanns Monatshefte», April 1964. Text von Hellmut Jaesrich (etwas salopp!).

«Deutsche Bauzeitschrift», D. B. April 1964.

«L'architecture d'aujourd'hui», n° 115, juin/juillet 1964. Text von Frei Otto mit Bildern.

WERK, Heft 7/1964.

##### 2. Zur Staatsbibliothek:

«Bauwelt» 1962, Heft 5/6. Bibliotheksnummer. Veröffentlichung des Vorentwurfs von Düttmann, Lagepläne zum Kulturzentrum am Kemperplatz mit kritischen Anmerkungen. «Der Senat baut» (Kritik an Düttmann).

Akademie der Künste: «Anmerkungen zur Zeit», Heft 7. Dreihundert Jahre Preussische Staatsbibliothek. Historische Betrachtungen.

«Bauwelt» 1964, Heft 40/41: Sonderausgabe «Berliner Bauwochen». Vollständige Veröffentlichung des Bibliothekswettbewerbs mit Lageplänen, Luftaufnahmen, Modellphotos, Plänen und Texten.

##### 3. Zum Schnellstraßenbau in Berlin:

«Berliner Bauwirtschaft», Heft 19 vom 1. Oktober 1962.

Dr.-Ing. Hans Günther Krebs: Der Stadtring West vor der Vollendung.

«Straßenbau-Technik», Heft 9/1963: Die Berliner Westtangente. Verkehrsuntersuchung und technische Lösung (Dr.-Ing. Krebs).

«Brücke und Straße», Heft 9/1964. Dr.-Ing. Krebs: Straßenplanung und Stadtautobahn in Berlin.



(Dr.-Ing. Krebs leitet die Planung der Berliner Stadtautobahn.)

4. Allgemeine Themen:

«Zodiac», Nr. 10: Sondernummer «Hans Scharoun und Jörn Utzon».

Bauwelt-Fundamente im Ullstein-Verlag: Hans Scharoun, «Texte und Bauten». Geplant – wäre die einzige Monographie in Buchform über Hans Scharoun (\* 20. September 1893 in Bremen).

Adolf Arndt: «Demokratie als Bauherr.»

Ein Vortrag, gehalten anlässlich der Berliner Bauwochen 1960 in der Akademie der Künste. Veröffentlichung in den «Anmerkungen zur Zeit» und in der «Bauwelt», Heft 1/1961.

Wettbewerb Hauptstadt Berlin 1957: 1. «Bauwelt», Heft 29/1958. 2. Monographie.

Wettbewerb Groß-Berlin 1910. Monographie im Verlag Wasmuth, 1911.

«Bauwelt» 1961, Heft 44: Hans Scharoun: «Bleibt Berlin Weltstadt?»; do. «Tagespiegel» vom 4. Mai 1947.

«Medizin und Städtebau», Verlag Urban und Schwarzenberg, München/Wien/Berlin 1957. Enthält Beiträge von Hans Scharoun über Fragen der Stadtstruktur.

## Bauchronik

### Domaine de Croix-Valmer (Var)

Architectes: Agence Aubert et Levèvre, Le Lavandou (Var)

#### Aménagement du centre organique

Le terrain réservé à cet aménagement représente une surface de 78 ha environ. Il est prévu la construction de 1200 logements et d'un centre commercial à l'usage de tous les habitants à venir du domaine et des domaines voisins. Ce centre important comprendra: Un très grand parc à voitures. Les commerces de bouche et de première nécessité de vie courante. Des commerces de luxe et de plage. Des commerces de tourisme et de loisirs. Les principes directeurs qui ont guidé l'étude des logements sont: 1. Séparation des circulations automobiles et des piétons; les garages et les services communs d'une grappe de logements sont recouverts d'un sol artificiel; au-dessus et en périphérie de cette zone d'aboutissement automobile sont disposés les logements. 2. Individualisation des habitations: a) Des logements en collectifs sont projetés au-dessus du sol artificiellement créé. L'indépendance des logements est accentuée par des volumes différents et chacun est prolongé par des terrasses extérieures; b) Des logements individuels ouvrant sur des patios privatifs sont répartis en périphérie.

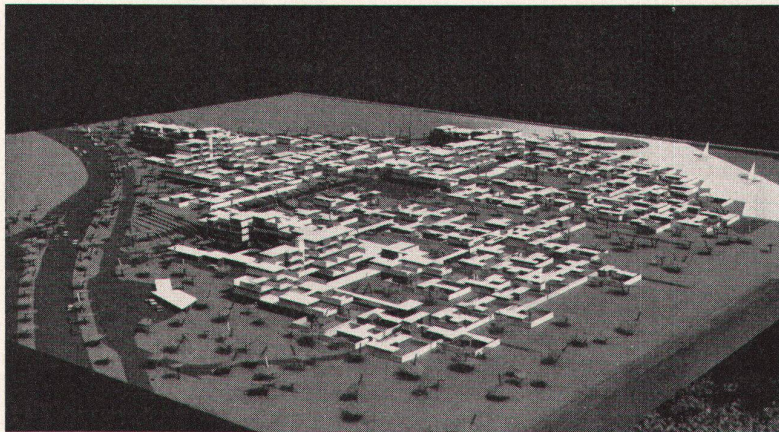
Les densités de constructions autorisées sur le terrain dont on dispose sont variables: entre route et mer, 18 ha à 50 logements à l'hectare, soit 900 logements. Entre route et colline, 60 ha à 5 logements à l'hectare, soit 300 logements. Toutefois, l'ensemble faisant l'objet d'un projet de réalisation unique, les architectes proposent de respecter le total, mais de répartir les logements d'une façon différente, soit: 500 entre route et mer, 700 entre route et colline. Une étude d'aménagement des espaces libres publics sera incluse dans le projet définitif.

Premier village (en cours de réalisation) de 100 logements (45 individuels, 55 collectifs)

Le principe de la séparation des circulations automobiles et piétons est réalisé



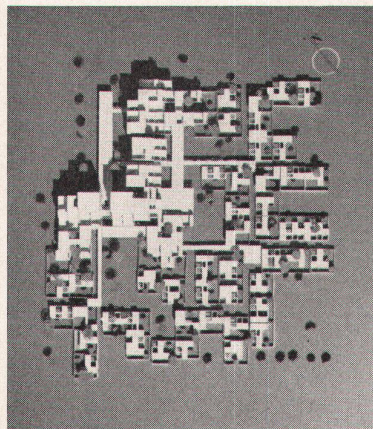
1



2



3



4

1 Vue générale depuis la mer

2 Vue d'ensemble des trois villages

3 Vue est du premier village

4 Plan masse du premier village