

Industrie, Architektur und Stadt : über die Probleme der "Kulturstadt" und der Ausgrenzung von Arbeitsorten

Autor(en): **Weiss, Klaus-Dieter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **77 (1990)**

Heft 5: **Mitten im Land = Au milieu du pays = In the middle of the country**

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-58367>

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.

Industrie, Architektur und Stadt

Über die Probleme der «Kulturstadt» und der Ausgrenzung von Arbeitsorten

Die Attraktionen menschlicher Ballungszonen – «City», «Urbanität», «Kultur», «Freizeit»... – werden durchbrochen und umschlossen von einer Antriebs-, Versorgungs- und Produktionsmaschinerie, die zur Erhaltung des Lebensstandards zwar notwendig ist, gegenwärtig in ihrer Gesamterscheinung aber nur als notwendiges Übel in Kauf genommen werden kann.

Anders als bei einem Luxusdampfer, auf dem sich die stampfenden Maschinen unterhalb der Wasserlinie verbergen lassen, ohne das Freizeitambiente zu gefährden (auch der schwarze Qualm wird scheinbar störungsfrei über das Meer abgetrieben), sind die monofunktionalen Industrieareale der Städte viel zu flächenintensiv, um nicht zumindest von den Ein- und Ausfallstrassen, Autobahnen und Schnellzuggleisen aus störend ins Blickfeld zu geraten. So wird die von gespannter Erwartung bestimmte Annäherung an eine unbekanntete Stadt oft auf eine harte Geduldprobe gestellt. Das, was das Reisefieber ausgelöst hat, die «eigentliche» oder innere Stadt, lässt lange auf sich warten. Vorher gilt es, Agglomerations- und Wegwerflandschaften räumlich wie gedanklich hinter sich zu lassen.

Erst im Zentrum finden sich die unterscheidbaren Motive der Reiseführer und Ansichtskarten wieder. Trotzdem beschränken sich die Ziele von Stadtplanung – von den Dimensionen überfordert – allzu gerne auf die Innenstädte. Die Gewerbe- und Industriegebiete, die als Hauptquellen wirtschaftlichen Wohlstandes die Mittel für einen publikumswirksamen Umbau des Stadtzentrums erst erwirtschaften, werden vernachlässigt. Hier herrschen lediglich die Maximen des Amtes für Wirtschaftsförderung.

Der allgemeine Sprachgebrauch entlarvt diesen sich scheinbar mit den Möglichkeiten einer Industriegesellschaft arrangierenden Verdrängungsmechanismus in der synonymen Verwendung der Begriffe «Stadt», «Zentrum» und «Fussgängerzone». Zum Beispiel «geht» man von einem Standort innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Stadt «in die Stadt», ohne sich der Schizophrenie dieser Ausdrucksweise bewusst zu werden. Der Begriff Stadt wird so im Sinne eines positiven Stadterlebens (Bummeln, Flanieren, Shopping, Freizeit, Kultur...) offenbar unbewusst einer «Gebietsform» unterworfen. Vor allem die Bereiche, die ausschließlich den Lebensnotwendigkeiten der Daseinsvorsorge verpflichtet sind (Gewerbegebiete, Industriegebiete, Kläranlagen, Güterbahnhöfe...), werden ausgeklammert. Die

Selbsttäuschung gestattet es, einen Teil des Zaubers «intakter», formal wie räumlich anspruchsvoller und dennoch funktional ebenso komplexer wie anschaulicher Stadtgebilde, die nur für drei bis vier Wochen im Jahr als Urlaubskulisse Realität werden können, in den Alltag (der unvermeidlichen Arbeitswelt) hinüber zu retten. Die Stadtverwaltungen bemühen sich nach Kräften, dem Wunsch der Bevölkerung nach Oase und Gegenwelt nachzukommen. Im Umfeld der Fussgängerzonen ist kein Fachwerkhäuser zu morsch, greift keine Gestaltidee zu tief in die Stadtgeschichte (und den Stadtsäckel), um nicht die mit dem Touch der guten alten Zeit, der geordneteren vorindustriellen Verhältnisse verbundene «Heimeligkeit» neu heraufzubeschwören.

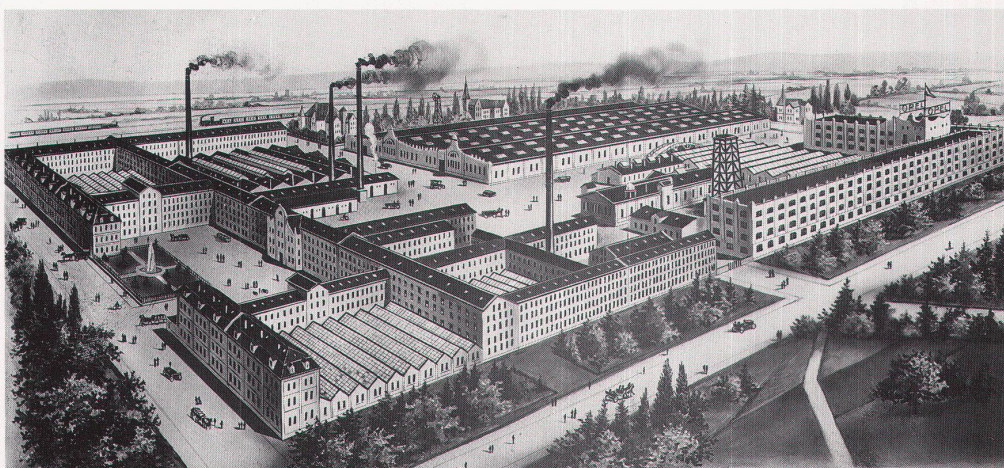
Ausgrenzung und Hygiene als Ideologie

Die Verbindung aus der ökonomischen Erfolgsstrategie der Betriebe und ihrer Abkapselung und Ghettoisierung in den entsprechenden Stadtbereichen – ein aus Hygieneüberlegungen naheliegender Ansatz, der in Blondels «Cours d'Architecture» schon 1771 vorausgedacht, in der «Industriestadt» Tony Garniers 1901 beispielhaft ausgearbeitet und, durch die Charta von Athen 1933 bzw. 1943 proklamiert, bis heute beinahe kategorisch verfolgt wird – führte jeden Versuch auch einzelner Gegenpositionen ad absurdum.

«Die für die Industrie bestimmten Teile der Stadt müssen unabhängig von den für das Wohnen bestimmten Teilen sein und voneinander durch einen Grünzug getrennt werden.»

Charta d'Athènes, § 47

Die Gliederung der Stadt nach den darauf aufbauenden Kriterien der Baunutzungsverordnung – allgemeines Wohngebiet: Regelfall Wohnen; Mischgebiet: Gewerbebetriebe als nichtstörende, möglichst unmittelbar der Versorgung des Gebietes dienende Lückenfüller; Gewerbe- und Industriegebiet: Regelfall Gewerbe; Sondergebiet: z.B. überregionale Einkaufszentren und Verbrauchermärkte – führte zu einer «Sauberkeits»-Ideo-



1

1
Opelwerke, 1906, eine Stadtanlage

logie innerhalb der Stadtplanung, die Detailfragen stets um den Preis einer reglementierten Einförmigkeit des städtischen Systemzusammenhangs und Erscheinungsbildes löste.

Von Gewerbe und Industrie ausgehende Störfaktoren wurden im Zweifelsfall nicht durch flankierende Massnahmen gemindert (Bepflanzung, Wälle, Mauern, Doppelfenster, veränderte Grundrisse, verdeckte Zufahrten, eingeschränkte Anlieferungs- und Produktionszeiten...), wie ansatzweise zum Beispiel bei der Werkserweiterung von Daimler-Benz in Bremen (1981), sondern – abgesehen von historisch gewachsenen und erhaltenswerten Situationen, die «Notlösungen» erzwingen – mit globaler Verbannung geahndet. Ganz Paris weiss, was es mit «seinen» Hallen verloren hat.

Verleitet durch die analytische Logik der Baunutzungsverordnung, aus Angst vor nachbarrechtlichen Einsprüchen und Bürgerinitiativen oder wegen der optimalen Anpassbarkeit der Retortengrundstücke «vor

der Stadt» an die bevorzugten Retorten- bzw. Container-Bauten erging es dem Industriebau wie den Altenwohnungen, den Kinderspielplätzen, den Campus-Universitäten... Geplante Ordnung beschränkte sich im Gegensatz zum reizvollen «Chaos» der Urlaubs- und Freizeitwelt auf Sektorenbildung. Vor dem Trennungsstrich keine Industrie, dahinter nur; vor dem Trennungsstrich keine Altenwohnung, dahinter nur; vor dem Grenzverlauf keine Universität, dahinter nur; hier kein Kinderspiel, dort nur... Aber muss eine Leimfabrik zwingend neben einer Brotfabrik liegen, eine Molkerei unbedingt die Nachbarschaft einer Autolackiererei suchen oder eine Brauerei die Nähe eines Spanplattenwerkes?

Widersprüche für Komplexität

Gibt es neben der verständlichen Angst vor den zweifellos vorhandenen störenden Überschneidungen zwischen Arbeit, Wohnen, Freizeit und Verkehr nicht zwingendere, positive Ordnungsmotive? Ein anschauliches,

den auf rein analytischem Wege gewonnenen Thesen der Charta von Athen widersprechendes Gegenbeispiel liefert eine in alten Industriestädten häufig anzutreffende, ebenso störungsfreie wie ungeplante Funktionsüberschneidung zwischen Arbeit und Verkehr. In einer zwanglosen Symbiose zwischen historischen Eisenbahnbrücken und Kleingewerbe wurden aus den Brückenpfeilern und Bogenkonstruktionen des Schienenverkehrs fast ohne Mehraufwand oft eindrucksvolle Gewölbe und Mehrzweckräume für Handel und Gewerbe, wie sie auch als separate Neubauten in dieser Grössenordnung nicht besser hätten entstehen können.

Ist die stadtabgewandte, nur vordergründig utilitären Motiven verpflichtete, «saubere» Erscheinungsform der Industrie nicht die zwingende Folge eines Stadtverständnisses zu geringer Komplexität?

Vor leeren Rängen – ohne Kontakt zu Stadt und Publikum – sind Beiträge des Industriebaus zum Stadtganzen, angefangen bei der (den Charakter einer Stadt mitprägenden) Selbstdarstellung der Unternehmen (z.B. Druckerei- und Verlagsgebäude der Hannoverschen Allgemeinen in Hannover) über (beiläufige) ökologische Problemlösungen bis zu einem umfassenden Verständnis von «Stadtkultur», nicht zu erwarten. Eine Fabrik kann jedoch mehr leisten als Arbeitsplätze bieten und Produktion ermöglichen. Sie kann (ohne prinzipielle Anhebung der unproduktiven Aufwendungen) auch einen Beitrag zum Stadtbild leisten, Stadträume bilden, den Lärm einer Verkehrsader dämpfen (Monofunktionalität und formale Hilflosigkeit – bzw. Umweltverschmutzung? – der Lärmschutzwände an den Autobahnen sind kaum noch zu überbieten). Sie kann durch Baukörperausrichtung und Begrünung das Stadtklima verbessern, auf grossen Dachflächen Sonnenenergie speichern oder abends und am Wochenende zusätzliche Parkplätze zur Verfügung stellen (z.B. für Sportveranstaltungen).

Als das letzte grosse Neubauvolumen dieses Jahrhunderts (nach den Wohnungen, den Schulen, den Stadthallen und Theatern, den Hallen-



2 3

Opelwerke in Brandenburg, 1936

bädern, den Passagen...) bietet eine städtische Industriearchitektur als Industriebau neuer Prägung vielerorts das letzte Baupotential für Stadtreparatur und -ergänzung. Nur so sind Fehler und Auslassungen der übrigen Baukategorien noch zu korrigieren.

Denn die unter den Oberbegriffen Gewerbe- und Industriegebiet versammelten Gebäude beschränken sich längst nicht mehr auf störende Produktionsanlagen. Grossanlagen der Schwerindustrie (Stahlindustrie, Automobilbau, Raffinerien...), die nach wie vor «gesonderte» Überlegungen und Massnahmen erfordern, werden kaum noch an neuen Standorten entstehen. Umweltbeeinträchtigungen lassen sich nur selten lokal begrenzen. Die Grauzonen aus Heimwerkermarkt, Auto-, Teppich- und Möbelhändlern, Grosshandelsunternehmen, reinen Lagerflächen und geräuscharmen Klein- und Grossbetrieben dokumentieren daher in zunehmendem Masse eine Kapitulation vor dem Systemzusammenhang der Stadt. In der Vernetzung dieses Potentials mit anderen Lebensbereichen liessen sich aller Wahrscheinlichkeit nach mehr Probleme lösen als durch gegenseitige Störfaktoren entstanden. Dank vieler kompakter und sauberer Technologien hat die Industrie selbst die Voraussetzungen für ein Umdenken bereits geschaffen.

«Think corporate!»

Die vor allem im Ruhrgebiet in grosser Zahl anfallenden Industriebrachen sind ein weiterer Katalysator, um übergreifende ganzheitliche und «systemische» Ansätze (Joël de Rosnay, 1977) zwischen Industrie, Architektur und Stadt schneller zur Grundlage von Planungsentscheidungen zu erheben. Verlassene Industrieareale, Konkursflächen aus der ersten Industrialisierungsphase, aufgrund eines schnellen Wachstums der Städte längst in die «inneren» Stadtsegmente eingewachsen, stören den urbanen Organismus wie grosse Wundmale. Relikte vergangener und unrentabler Technologien erzwingen auf diesem Weg durch ihr blosses Vorhandensein neue Konzepte eines Interessenausgleichs (wie er sich zwischen Kinderspiel, «Stadtkultur», Fahr- und Fuss-

gängerverkehr... in den sogenannten verkehrsberuhigten Zonen mitunter andeutet). Nicht überall lässt sich auf diesen Brachflächen ein (weiteres) Kulturzentrum installieren, nur selten bietet sich die Möglichkeit für «Lofts». Das geringe Neubauvolumen des Wohnungsbaus bietet ebenfalls zuwenig Spielmasse für eine nur ein-dimensionale Um- und Neunutzung. Dazu kommt, dass sich die Industrie mit ihrem Interesse an einem das Unternehmerrisiko mit Altlasten verunsichernden Gelände noch zurückhält. Bestärkt durch unzureichende rechtliche Verpflichtungen und fehlende Kostenbeteiligungsmodelle hinsichtlich Gebäudeumbau oder -abbruch, Wiederaufbereitung des Bodens und Rekultivierung der Landschaft ist die Neigung noch gross, einfach einen Schlussstrich zu ziehen und für einen Neuanfang auf der «grünen Wiese» zu plädieren.

Der den Auftritt eines Unternehmens in der Öffentlichkeit immer stärker prägende, imagebildende Werbeansatz der «Corporate Identity»

wird sich den Problemen der Stadt in einem – über die Werksgrenzen hinaus – weiter gefassten «Think corporate!» langfristig nicht verschliessen können. Wie eine kontinuierliche Datenerhebung in Duisburg belegt, hat die Bevölkerung zumindest in Problemgebieten die Notwendigkeit einer Umschichtung kommunaler Schwerpunkte bereits erkannt (German Bensch, 1985). Aufgrund der grossen Flächenareale verlassener Zecheengelände und der Vielgestaltigkeit der anstehenden Probleme innerhalb der Stadtorganisation wird ein komplexer Ansatz aus den verschiedensten Anforderungen und Lösungsvorschlägen der Komponenten Industrie, Architektur und Stadt damit fast unvermeidbar.

Stellt man die Frage, welche Ursachen das Zustandsbild des Industriebaus so düster ausfallen lassen, wie in erster Annäherung oben ausgeführt, kann der (übliche) Hinweis auf ein Unvermögen der beteiligten Disziplinen nicht zufriedenstellen. Der Verdacht drängt sich auf, dass in-



3

nerhalb der engen Grenzen eines Grundstücks Bauaufgaben isoliert werden, nachdem alle Verbindungen zu übergeordneten Problemfeldern gekappt worden sind, nachdem die Fragestellung auf ein Gebäude für einen bestimmten Produktionsvorgang reduziert worden ist. Nur innerhalb dieser Grenzen sind Planungsmethodik und Arbeitsteiligkeit weit gediehen, haben sich neue Wissenschaften (Arbeitswissenschaft), Fachzeitschriften («Materialfluss») und Sonderfachleute (Gesundheitsingenieur) etabliert. Ökonomische, kon-

struktive, technische und funktionale Detailfragen sind zwar gelöst, der komplexe Systemzusammenhang, die Rolle des Industriebaus in einer aus vielen Gründen auch räumlich wieder engeren Verknüpfung mit städtischem Lebensraum, findet jedoch keine ausreichende Berücksichtigung.

«Wir (...) glaubten bisher, wenn wir eine gute Strasse bauen oder einen architektonisch vollendeten Wohnblock, wenn wir eine funktionsfähige Fabrik errichten, einen leistungsfähigen Mikroprozessor entwerfen, ein gerichtlich einwandfreies

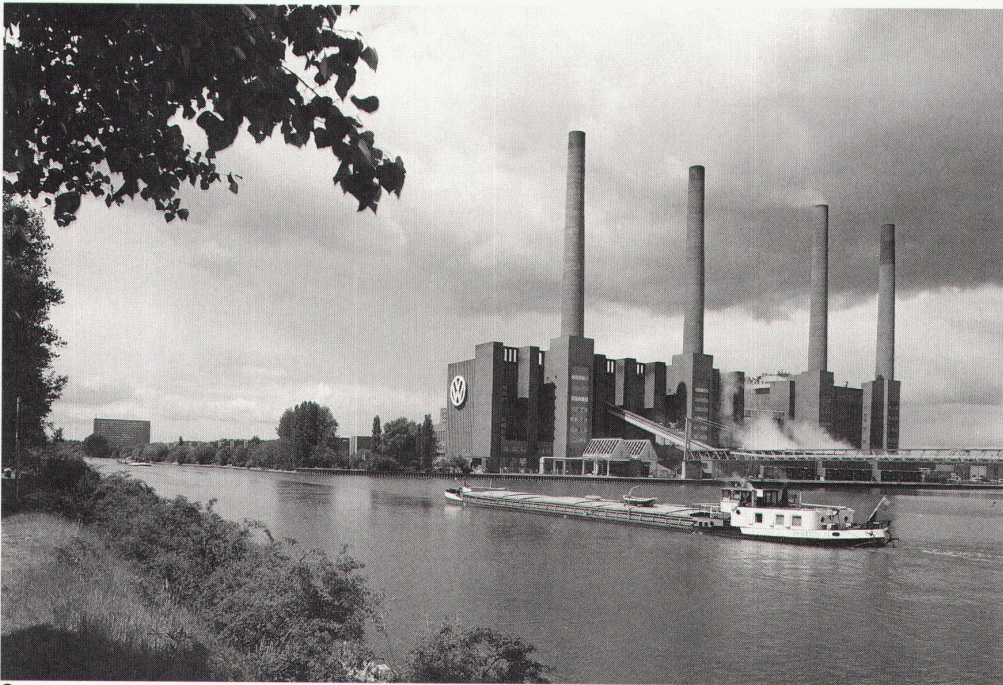
Gesetz erlassen oder erstklassige Chemiker ausbilden, dass dann das Zusammenspiel all dieser Faktoren selbsttätig funktionieren müsse.»

Frederic Vester, 1972

Industriearchitektur als Design?

Die gegenwärtige Situation menschlicher Ballungszonen wirft Fragen auf, die über einen rein analytischen Ansatz nicht mehr zu lösen sind.

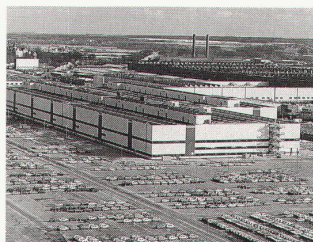
Der entscheidende Austausch zwischen unterschiedlichen Positionen dem Industriebau gegenüber ist jedoch gestört. Der Architekt steht im Verdacht, sich auf formale Äusserlichkeiten zu versteifen, Architektur nur für die Baugeschichte zu entwerfen (daher sein geringes Interesse?). Das Splitting der Verantwortlichkeiten und Zuständigkeitsbereiche zwischen Architekt und Ingenieur führte auf Seiten der Architektur denn auch zu einem merkwürdigen Splitting zwischen Form und Inhalt. Während sich der Industriebau aus sehr prosaischen Motiven mit Vorliebe (und im Erscheinungsbild oft ohne Erfolg) industrieller Bauteile und Baumethoden bedient, greift der Architekt, dem spätestens seit Le Corbusier ein Faible für die Ausdruckskraft und Verbindlichkeit von Maschine und Technik nachzuweisen ist (bis in die postmoderne Avantgarde hinein), zwar auch zu einer Formensprache, die im besten Sinne «Industriebau» signalisiert. Aber von diesem Formenkanon profitiert nicht mehr der Industriebau selbst. In völliger Umkehrung von Funktion und Ausdruck findet sich das Flair von Industrie, Technik und Fortschritt (Baugeschichte: «Maschinenästhetik» «Laborstil», «Technische und technologische Architektur») quasi als Abziehbild an Museen, Schulen, Rathäusern und Verwaltungen, Stadtarchiven, Stadthallen und Freizeitzentren, Kirchen, einem «Allee-Tor» für die Düsseldorfer Königsallee, Wohnanlagen, Einfamilienhäusern und ganzen Stadtutopien. So wie der Architekt des 19. Jahrhunderts geneigt war, Fabrikshlöte als mittelalterliche Türme und Dampfmaschinen als Tempel zu verkleiden oder wenigstens gotisierend bzw. ägyptisierend zu verballhornen, so scheint auch



4



5



6

4-6
Volkswagenwerke in Wolfsburg,
Südwestfront Kraftwerk und
Gesamtansicht
(Bilder von 1966, 1977 und 1983)

die architektonische Avantgarde vielfach weit davon entfernt, hinter die Fassade der Industrie vorzudringen (wenn sie sich überhaupt des Themas annimmt) oder Fragen aufzuwerfen, die über das betreffende Grundstück hinausreichen. Einen Beleg für diese Feststellung lieferte das Symposium «Industrie und Architektur (Coesfeld-Lette, 1985), das sich – als erstes seiner Art – anhand eines einschlägigen Beispiels (Fassadenwettbewerb für ein Verteilzentrum der Textilindustrie) fast ausschliesslich mit formalen Fragen auseinandersetzte. Nicht nur, dass bei allem formalen Anspruch der Standort – «Industriestrasse 1» – auch dieses Experiment nur als Teillösung gelten lassen kann, Santiago Calatrava krönte die Zugangsseite mit einem Werbedisplay in Form eines übergrossen, beweglichen Auges, das sich von seinem schlichteren, aber wirkungsvolleren Vorbild am New Yorker Times Square vor allem dadurch unterscheidet, dass es kein Publikum hat. Ein formaler Gag als ironischer Kommentar oder just for fun? Neben formalen Ansätzen (die neuerdings gerne mit der Konstruktion «argumentieren») findet als zweiter Schwerpunkt der Architektur in Richtung Industriebau – von Ausnahmen abgesehen – vor allem eine historische Vertiefung im Sinne der Denkmalpflege statt. Dieser «Industriearchäologie» geht es um die Dokumentation und Erhaltung der industriellen Vergangenheit, wie sie sich in der historischen Industriearchitektur widerspiegelt. Für eine andere Sicht des Industriebaus fehlte, solange die Auftragslage mehr Freiheiten liess, das Interesse. Mangelndes Interesse auch seitens der Bauherren und die Ausweglosigkeit der städtebaulichen Vorgaben klammerten den Industriebau, der der modernen Architektur noch als Auslöser gedient hatte, aus der Architekturentwicklung und -diskussion weitgehend aus.

«Es spricht sehr vieles dafür, dass die tiefgreifende Umstrukturierung der produzierenden Wirtschaft, aber auch der Verwaltungen, zu Bedürfnissen führen, die nicht mehr in den vorhandenen Gebäuden erfüllt werden können – auch nicht durch Umbau. Die lebenswichtige Umstrukturierung der Wirtschaft wird in grossem Umfange

zu Neubauten führen, sowohl für Produktionsstätten wie für Büros.»

Hanns Adrian, 1985

Jetzt, da sich das Interesse zwangsläufig neu belebt, zeigen sich die Hochschulen hinsichtlich einer entsprechenden Ausbildung überfordert. Die Türschilder mit der Aufschrift «Industriebau» sind längst vermeintlich aktuelleren Inhalten gewichen. Relativ schnell einzurichtende, neue Lehrinhalte für Industriebau greifen dennoch zu kurz. Davon abgesehen, dass es nicht der Sinn eines Curriculums für Architekten sein kann, jede Bauaufgabe in einer gesonderten «Schublade» unterzubringen (Verwaltungsbau, Theaterbau, Schulbau, Wohnungsbau...), liefe diese «separate» Industrielehre dem notwendigen Systemansatz schon im Grundsatz zuwider.

Annäherungen der verschiedenen Lebensbereiche

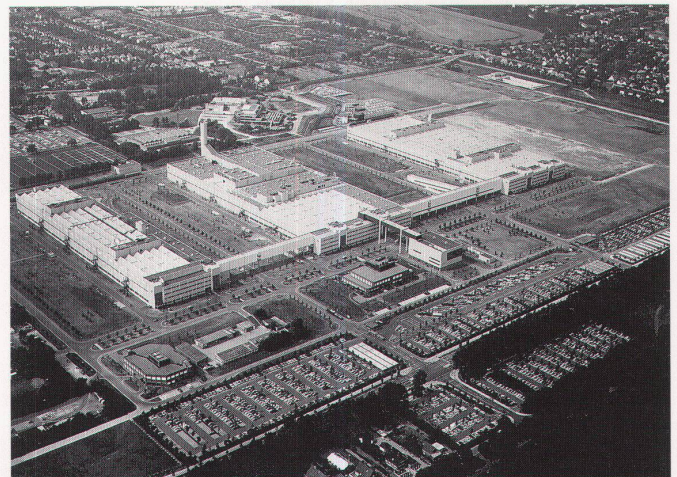
Wie innerhalb der beiden Problemkomponenten «Industrie» (die als Kunstmäzen und Kulturmotor – Malerei, Musik... – vor allem ausserhalb ihrer eigenen Produktionsstätten auftritt) und «Stadt» (die ihr Publikum immer noch in sich gegenseitig überbietenden Einkaufsparadiesen wie Fussgängerbereichen und -passagen anspricht), ist es auch im Bereich «Architektur» zunächst die dringende Aufgabe, auf breiter Front ein Problembewusstsein herzustellen und allen Beteiligten die Chancen eines behutsameren Umgangs mit natürlichen Vernetzungen und möglichen Verbundlösungen innerhalb der Stadt möglichst anschaulich und praxisnah zu demonstrieren.

Wenn es gelingt, ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass mit dem Ausklingen des Flächenwachstums der Städtebau mit dem Niedergang ganzer Industriezweige in ihren inneren Bereichen ein stadtabgewandter Industriebau (zu seinem eigenen Nachteil) dem städtischen «Gewebe» immer mehr Fäden entzieht, die funktionelle Verflechtung der Stadt sich immer mehr lockert und schliesslich Löcher aufweist, die mangels anderer Neubautätigkeit oder durch Rekultivierung und Begrünung nicht

mehr im Sinn von «Stadt» zu schliessen sind, dann wäre, ganz abgesehen von Beiträgen der Industrie zur Stadtarchitektur (z.B. in lärmintensiven Bereichen), auch die Chance zu neuen ökonomischen Ansätzen einer funktionellen Vernetzung gegeben. Verkehrswege verringern sich, Teilzeitarbeit wird realistischer, Altgebäude (Schulen, Strassenbahndepots, Zechenbauten...) finden eine neue Nutzung, wertvolles Ackerland bleibt der Landwirtschaft erhalten, firmeneigene Parkplätze, Fuhrparks, Kantinen, Kindergärten... werden immer überflüssiger. Diese neue, von ehemaligen Brach- und Restflächen ausgehende Nachfrage steigert das entsprechende Angebot auf Stadtteilebene, ergänzt monofunktionale Wohnghettos der jüngeren Vergangenheit und belebt absteigende Altbauviertel. Das Restaurant, das eben noch dem ökonomischen Prinzip geopfert wurde, wird nun aufgrund dieses Prinzips erst ins Leben gerufen. Die ganze Stadt wird «dichter», komplexer, lebendiger und damit anziehender. Die Grenzen zwischen Urlaubs- und Alltagswelt, zwischen Arbeit und Freizeit, Wohnung und Arbeitsplatz verwischen.

Oder muss die schon in der Charta von Athen für wünschenswert gehaltene, aber auf falschen Wegen angestrebte und nicht erreichte Annäherung verschiedener Lebensbereiche,

die uns ausserhalb unseres Arbeitsalltags so fasziniert, auch in Zukunft – ein Traum bleiben? Die Stadt als vielfältiges und komplexes Zentrum menschlichen Lebens – über den täglichen Pendelverkehr, den Einkaufsbummel am Wochenende und den Wohnstandort hinaus –, eine historisch zwar verankerte, aber dennoch utopische Vision? *Klaus-Dieter Weiss*



7

7
Mercedeswerke Bremen, zwischen Schlosspark und Stadtrandgebiet (Bild 1981)