Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 114 (1996)
Heft: 12

Artikel: Vom Verschwinden der Fabrikschlote
Autor: Ackermann, Matthias
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-78932

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: 09.07.2025

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

Matthias Ackermann, Basel

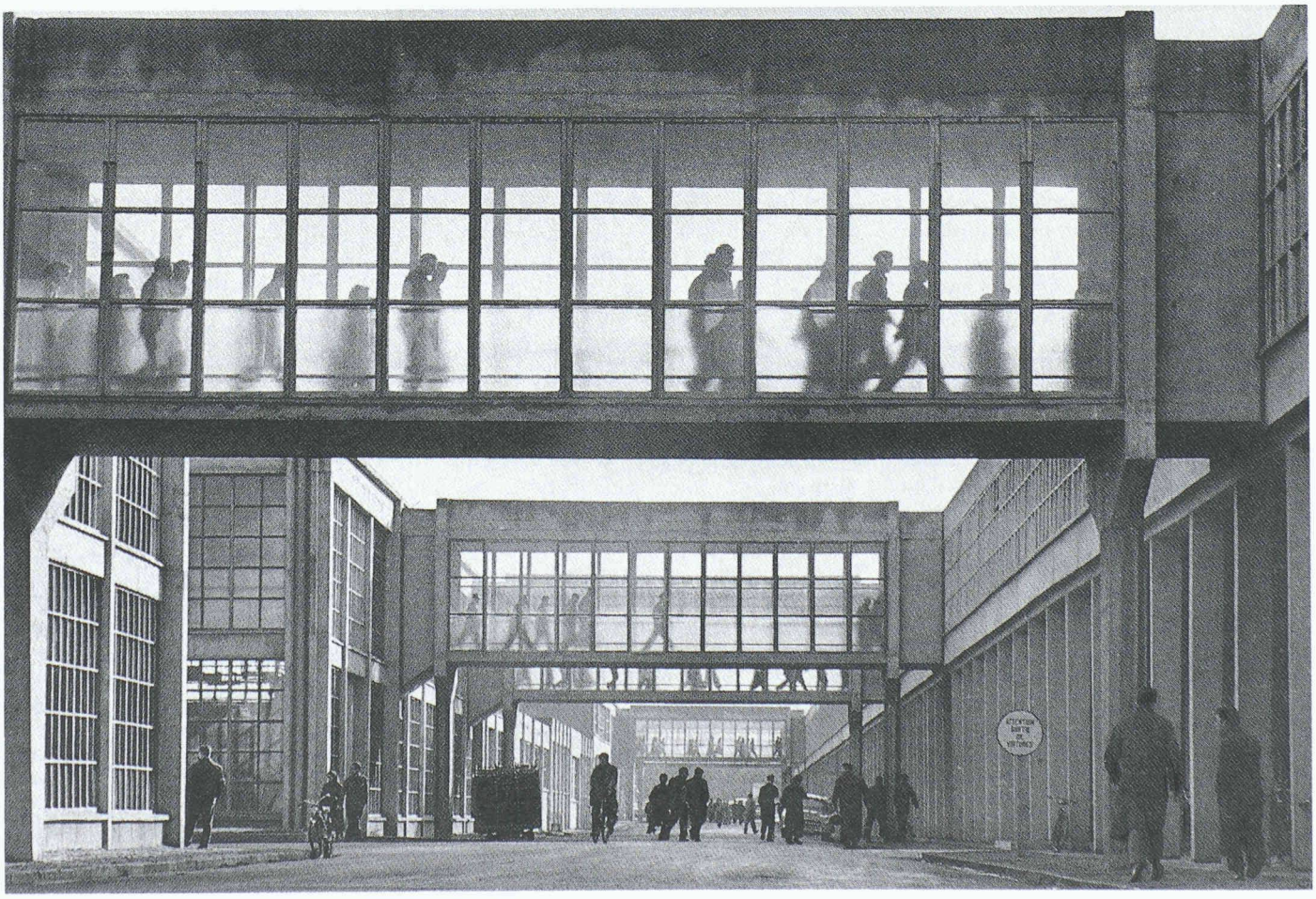
Vom Verschwinden der Fabrikschlote

Die grossen Industrieareale unserer Städte sind in ihrer Bedeutung für die künftige Entwicklung städtischer Strukturen nur schwer fassbar, weil sie in sich widersprüchlich sind. Sie bleiben der öffentlichen Wahrnehmung oft ganz entzogen, gleichen in ihrer Abgeschlossenheit jenen verborgenen Gärten grosser Villen, von deren Existenz man weiss, die sich indessen meist verschlossen halten. Verbotene Zonen sind seit jeher Gegenstand von Projektionen städtischer Entwicklung. Zudem sind diese dichten Areale oft selbst Abbilder eines städtischen Idealzustands. Ihre unerhörte Dichte, die strenge Rationalität ihrer inneren Organisation (meist sind sie in orthogonalen Mustern angelegt) und eine innere Hierarchie der Volumen, die von pompösen Repräsentationsbauten über grosse Hallen bis hin zu hölzernen Schuppen reicht, diese inneren Gesetzmässigkeiten kontrastieren als geprägte Bilder die Unregelmässigkeit und Unzulänglichkeit der gewachsenen, chaotischen Stadt. Als dritte Qualität kann überdies die Präsenz der Industrie als autonomes Formelement innerhalb des städtischen Gefüges gelten. Die übergrossen Volumen der Gebäude, ihre technische, formal oft noch übersteigerte Expressivität und die Lage der Areale an Einfallstrassen der Stadt und entlang der Eisenbahnlinien bestimmen Stadtbilder deutlich und oft treffender als die geschützten und geputzten Fassaden innerstädtischer Postkarten-Idyllen. Das Geheimnisvolle, das Ideale und das Bildprägende sind also Hauptmerkmale städtischer Industrieanlagen.

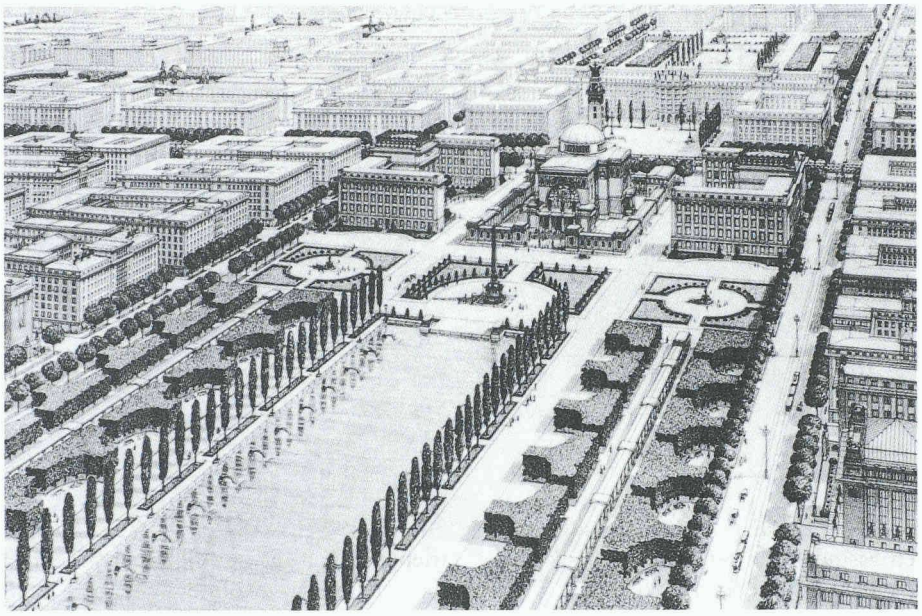
Mit der zunehmenden Rationalisierung und der Auslagerung der industriellen Produktion in andere Regionen und Länder stehen plötzlich ganze Stadtteile zur Disposition. Ein Umstand, welcher in der Entwicklungsgeschichte der Städte nur ganz selten vorkommt und der den Entwurf neuer Strategien verlangt. Die Neudefinition der Industrieareale stellt letztlich die Frage nach einer sinnvollen und zeitgemässen Organisation der Stadt, sie verlangt nach einer Überarbeitung der Vorstellung städtischer Zonierung, eines Konzepts also, das selbst aus der Zeit der Industrialisierung stammt.

Die Entwicklung der Industriestadt

Die Umwandlung der zünftischen, an Häuser, Strassen und Quartiere gebundenen Gewerbeordnung in eine abstrakte, zentralisierende und auf Arbeitsteilung bedachte Industriestruktur hatte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Hierarchie städtischer Ordnung radikal verändert. Dieser Bruch umfasste nicht nur die Arbeitsstadt, er wurde vorangetrieben durch die sprunghafte Zunahme der städtischen Wohnbevölkerung und durch die Intensivierung des Verkehrs. Die Neuorganisation der Stadt manifestierte sich bildhaft in der Schleifung der Stadtmauern, dem Einschneiden der Eisenbahnlinien in den Stadtkörper und dem Auftauchen der Fabrikschlote am Horizont. Das Wachsen der Städte war in manchen Teilen zwar chaotisch, doch löste es zugleich auch einen ungeheuren Bedarf an organisatorischen und gestalterischen Modellen aus. Die städtebauliche Auseinandersetzung der Jahrhundertwende suchte



1



2

1
Die starken Ordnungsmuster industrieller Prägung wirken oft wie idealisierte Stadtkonzepte (Renault-Werk in Flins, 1957). Bildquelle: [2]

2
Die neue Stadt als hierarchisch geordneter Raum (Otto Wagner, Idealprojekt für Wien, 1910 bis 1911). Bildquelle: [2]

3
Tony Garniers Entwurf für Fabrikanlagen, ein Hüttenwerk und Transportanlagen (aus [1], 1899–1904, veröffentlicht 1914)

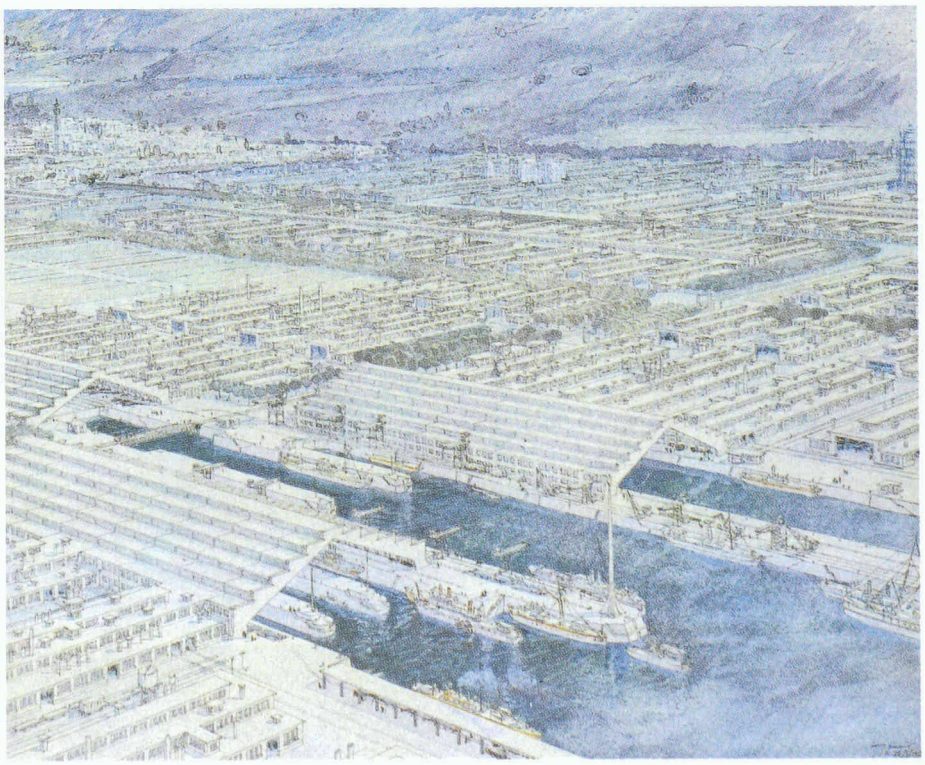
primär eine mögliche Verbindung zwischen den Anforderungen der Zeit und einer räumlich-architektonischen Neuformulierung der Stadt als Ganzes. Otto Wagners Planungen für Wien, der Wettbewerb Gross-Berlin von 1906, Stadtentwürfe von Eliel Saarinen, H.P. Berlage oder Eugène Hénard belegen dieses Verlangen, das komplexer werdenden Systeme als einheitliche Imagination zu entwerfen und zu verstehen, damit sich aus diesem Gesamtbild die einzelnen Architekturen lösen und konkretisieren könnten.

Tony Garniers epochale Arbeit «Une cité industrielle» [1] verfolgt zwar auch noch dieses Ziel eines visionären Überblicks, doch unterscheidet sich sein Plan von früheren durch die Behandlung der einzelnen Teile der Stadt als gewollt unterschiedlich in ihrer Lage, architektonischen Konstruktion und Sprache: Während die kleinmassstäblich und detailgetreu entwickelten Wohnbauten sich in durchgrünten Anlagen um grosszügige Bauten der Gemeinschaft gruppieren, prägen in den Industriezonen eine rationale Ordnung und kräftige, ihrer Verkleidung entledigte Ingenieurbauten selbstbewusst eine vollkommen andere Qualität des Raums. Die ganze Industrie ist konzentriert, ausgelagert in eine eigene Stadt neben der Wohnstadt, sie wird aber explizit als wichtigstes Element der Stadt bezeichnet: ‹Die architektonischen Entwürfe, die wir hier in einer umfangreichen Reihe von Bildtafeln vorstellen, betreffen den Bau einer neuen Stadt, einer Industriestadt, denn es sind meist die Erfordernisse der Industrie, denen die neuen Städte, die in heutiger Zeit gegründet werden, ihre Entstehung verdanken.› Dieser Versuch, die Stadt nicht länger als integrierende, die Gegensätze versöhnende Idee zu verstehen, sondern die anachronistischen Teile auseinanderzuhalten und jedes Teil sozusagen in seinem wahren gestalterischen Gehalt zu entwickeln, fand Verbreitung als gültige Strategie städtischer Planung. Der Zonenplan bleibt Ausdruck dieses Ordnungsmusters.

Das Überwinden der Zonierung

Die wirkliche Entwicklung der Stadt verwischte indessen bald diese idealisierten Grenzen zwischen Wohn- und Arbeitsstadt. Die rasch wachsenden Wohnquartiere umschlossen die Industrieareale, die ihrerseits weiter wuchsen und dadurch in die Wohnquartiere wuchern mussten. Die weitere Verlegung der Industrie nach ausserhalb der Stadt wurde immer schwieriger, je grösser die getätigten Investitionen in Erschliessung, Infrastruktur und Gebäude wurden. Die heutige Auslagerung der Produktionen ist in diesem Sinne ein längst überfälliger Schritt zur Neuordnung der städtischen Struktur, weil das zugrunde liegende starre Konzept der Zonierung weder den Bedürfnissen der Industrie, noch den zunehmend differenzierten Ansprüchen an Wohn- und kulturell genutzte Räume gerecht werden kann. Dieser Umbruch ist mit erheblichen Chancen, aber naturgemäss auch mit Gefahren für die Stadt verbunden.

Zu den Chancen gehören zunächst die Möglichkeiten, frei werdende Zonen zur Aufwertung der benachbarten Quartiere heranzuziehen, es bieten sich aber auch Gelegenheiten, übergeordnete Verbindungen wiederherzustellen oder neu zu schaffen. Die Zonierung der Stadt in Industrie- und Wohnquartiere unterschied-



3

Literatur

[1]
Tony Garnier, Une Cité industrielle - eine städtebauliche Studie (mit Texten von René Jullian und Julius Posener), Tübingen 1989

[2]
Jean Dethier und *Alain Guiheuz* (Hrsg.) La ville, art et architecture en Europe 1870 - 1993, Paris 1994

[3]
Schweizer Architekturführer, Werk Verlag, Zürich, 1994

licher Klassen hat in vielen Fällen zu einer krassen Unterversorgung der industrienahen Gebiete mit städtischer Infrastruktur geführt. So sind etwa nur wenige Parkanlagen erhalten geblieben, weil der Bedarf nach grossen, zusammenhängenden Flächen für die Produktion, aber auch für die dazugehörigen Verkehrsanlagen zu einer radikalen Verdrängung der Freiräume führen musste. Die grossflächige Inbesitznahme von Stadtteilen hat zudem früher existierende Strassenverbindungen unterbrochen oder verhindert, dass neue Quartiere an die Kernstädte angebunden werden konnten. Wie es Situationen vor und hinter den Bahnhöfen gibt, unterscheiden sich die Quartiere jenseits der Industriezone von den diesseitigen erheblich in ihrer Standortgunst. Mit der Neuformulierung der industriellen Brachen können und müssen diese Defizite behoben werden, wenn eine ausgeglichene Entwicklung der Stadt gefördert und der Bildung von Ghettos entgegengewirkt werden soll.

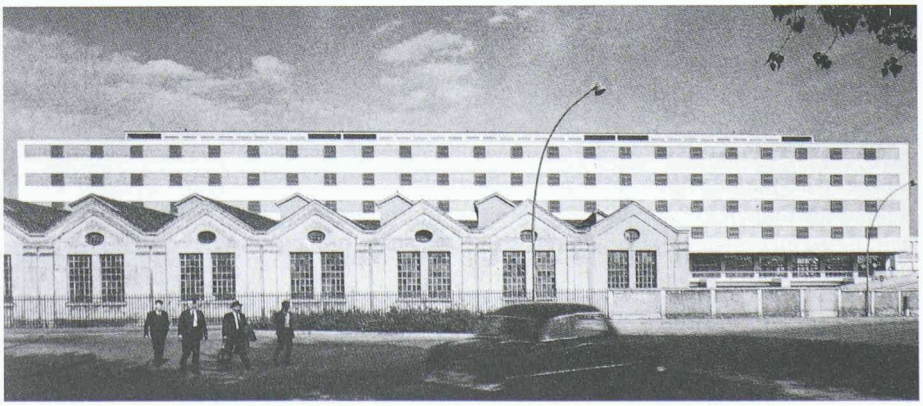
Die wichtigste Gefahr liegt in städtebaulicher Hinsicht darin, dass eine Verflachung der urbanen Vielfalt eintreten könnte und Industrieareale als ehemalige Kristallisationspunkte städtischer Dichte dem seichten Durchschnitt weichen müssen. Die urbane Kultur ist vom Gegenüber unterschiedlicher Pole geprägt, von Interessen, die sich zwar widersprechen, die sich aber auch bedingen und ergänzen. Beim Ersatz der sperrigen Industrieanlagen durch glatte Dienstleistungszentren und gepflegte Wohnhäuser können wichtige identitätstiftende Teile der Stadt verschwinden und Strukturen Platz machen, deren kulturelle Qualität und Kraft nur ganz gering sind. Das Neue muss sich deshalb auch hier an der Dichte des Alten messen lassen können, die neue Prägung des Orts muss auch neue Sinnzusammenhänge stiften. Die Zonenordnungen werden durch offenere Konzepte abgelöst werden, die an die städtebaulichen Visionen und an die architektonische Prägungskraft grosse Anforderungen stellen werden.

Adresse des Autors:
Matthias Ackermann, dipl. Arch. ETH/SIA, Schützenmattstrasse 43, 4051 Basel

4

4
Die grossflächige Belegung städtischer Areale mit industriellen Anlagen hat die Entwicklung der Stadtstruktur nachhaltig beeinflusst (Strassenende im Ruhrgebiet, 1930). Bildquelle: [2]

5
Industrielle Bauten und Areale bezeugen die historische Schichtung der Stadt und ihre Rolle als Pole der Entwicklung (Zentralmagazin der Ciba in Basel, 1956/57). Bildquelle: [3]



5