

Auf der Seilscheibe wohnen : Arbeit, Wohnung und Stadt: Anmerkungen nach 20 Jahren : "Eine Stadt ist kein Baum" (Christopher Alexander)

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **76 (1989)**

Heft 1/2: **Wie kommt die Geschichte in den Entwurf? = Comment introduire l'histoire dans le projet? = How does History get into the Design?**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57510>

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.

Auf der Seilscheibe wohnen

Arbeit, Wohnung und Stadt. Anmerkungen nach 20 Jahren: «Eine Stadt ist kein Baum.» (Christopher Alexander)

Es gibt einen wunderbaren Weg, um fast alle Probleme unserer Umwelt im weitesten Sinne zu lösen. Städte werden ohne ästhetische Klimmzüge reizvoller, weil vielfältiger, die natürliche Umwelt kann endlich erleichtert aufatmen, und wir selbst nehmen viel Hektik und Anspannung einfach zu den Akten. Beschrieben wird dieser Weg in eine bessere Zukunft sehr gerne, beschränkt wird er nicht. Wenn aber schon simpelste Überlagerungen und Funktionsverflechtungen am Egoismus der Einzelbauten und Einzelinteressen scheitern, wie dann das Problem angehen, Arbeiten und Wohnen, Arbeit und Stadt miteinander zu «vernetzen», um Stadt- und Lebensqualität zu steigern und Verkehrswege und -aufkommen zu mindern?

1. Badezimmer, Frühstückszimmer, Büro, Theater...

Victor Gruen, der die von Planern und Architekten ausgelegten Rasiermesser, die das städtische Leben derart zerschneiden, ebenso erkannte und beschrieb wie Jane Jacobs (1961), Christopher Alexander (1965), Alexander Mitscherlich (1965), Frederic Vester (1976) oder Friedensreich Hundertwasser, schilderte die hinter uns liegende Entwicklung in der Gegenüberstellung der Stadt Wien des Jahres 1938 mit der Un-Stadt Los Angeles des Jahres 1975 aus eigener Erfahrung sehr anschaulich.

Die Routinefortbewegungs-Bedürfnisse meines Vaters (Rechtsanwalt in Wien) waren folgender Art: Aus dem Schlafzimmer ins Badezimmer, vom Badezimmer ins Frühstückszimmer, von dort in sein Büro, das gleichzeitig, während des Abends, auch als sogenanntes Herrenzimmer diente, vom Büro zum Familienmittagsmahl ins Speisezimmer. Nach der Mahlzeit ein 10-Minuten-Spaziergang ins Kaffeehaus am Stephansplatz, ein weiterer Spaziergang zurück, Verhandlungen im Bezirksgericht, das vis-à-vis der Wohnung gelegen war, und am Abend ein längerer Spaziergang mit meiner Mutter, um Theater, Weinstuben, Restaurants und Kaffeehäuser im Verlauf eines Bummels durch die Stadt zu besuchen.¹

Nach einem Vergleich mit

den Strapazen der Einfamilienhaus-Kultur von Los Angeles:

Würde ich mir die Frage vorlegen, ob die Qualität des Lebens, wie sie für mich bis 1938 in einer verhältnismässig bescheidenen Mietwohnung bestand, geringer war als jene, die ich in einem luxuriösen Haus in einer der vornehmsten Vorortgegenden von Los Angeles geniesse, dann müsste ich die Frage negativ beantworten.²

Die Buddenbrooks bei Thomas Mann genossen als Lübecker Kaufleute ganz ähnliche Privilegien: Arbeit, Wohnung und Stadt in nicht zu überbietender Verschränkung, Verflechtung, Vernetzung. «Die weite, hallende Diele, drunten, war mit grossen, viereckigen Steinfliesen gepflastert. Bei der Windfangtüre sowohl wie am anderen Ende lagen Kontorräumlichkeiten, während die Küche, aus der noch immer der säuerliche Geruch der Schalottensauce hervordrang, mit dem Weg zu den Kellern links von der Treppe lag.»³ Keine Frage also, ganz gleich ob man das Geschäft der Hauswirtschaft oder das Treiben des Handelskontors betrachtete, die Buddenbrooks wohnten in der Sprache der Kumpel an Rhein und Ruhr «auf der Seilscheibe». Die Faszination angesichts der räumlichen Annäherung oder gar Durchdringung von urbanem Wohnen und urbanem Arbeiten verlässt in diesem Begriff die Sphäre des elitären Freiberuflers und umgibt – für kurze Zeit, wie sich heute erweist – auch den einfachen Bergmann. Erst unter diesem Gesichtspunkt werden Entsetzen und Betroffenheit im Zuge aktueller Zechenstilllegungen und der damit ausgesprochenen Verurteilung zu einem Zeit und Kräfte vergeudenden Pendelverkehr zwischen neuem Arbeitsplatz und alter Wohnung verständlich und nachvollziehbar. «Ob du bei Ford oder Opel am Fliessband stehst, das macht kaum einen Unterschied, aber von einer Zeche zu anderen – das ist, wie wenn du aus einem Organismus herausgerissen wirst.»⁴ Bochum und Essen sind längst zechenfrei, Dortmund zog vor kurzem nach. Dabei ging, solange nicht neue Arbeitsplätze an exakt denselben Standort treten, viel mehr verloren als nur Arbeit. Ein beispielhaftes Vernetzungsmodell zwischen Zeche, Kokerei, Stahlwerk, Siedlung und Stadt wurde ohne viel Aufhebens zu Grabe getragen. Heute bleibt die Wäsche weiss. Aber die, die sich daran erfreuen sollten, kommen – sofern sie überhaupt wieder Arbeit finden konnten – erst nach Hause, wenn es

dämmert. Trinkhalle, Taubenzüchterverein und Theater («Kohle gab ich für die Kunst – Kunst gab ich für Kohle»)⁵ führen ein Schattendasein neben den zeitlichen Beschränkungen des Arbeitsplatzes.

Tagesprobleme behindern wie so gerne die grosse Lösung. Unmerklich und unkontrolliert greift immer noch Entflechtung um sich. In der Fussgängerzone (natürlich!) keine Strassenbahn, kein Bus, kein Taxi; in den Wohngebieten keine Arbeitsplätze; wo Konsum herrscht, kein Strassentheater und... kein Bordell. Seltene Ausnahmen, in Sachen Strassenbahn oder Bus zum Beispiel Freiburg, Zürich, Münster, bestätigen nur die Regel. Besonders Kleinstädte mit der geringsten Planungskomplexität unterwerfen sich nach wie vor mustergültig und denkfaul der Doktrin des «Teile und herrsche». Ohne Not opfern sie so ihre provinzielle Eigenart und erreichen den Nimbus der Grossstadt erst recht nicht.

«... Alter und Wohlstand einer Stadt konnte man bis vor kurzem noch daran ablesen, wie zentral ihre Bordelle lagen. Früher waren sie in alten und bedeutenden Städten immer leicht zu erreichen, in Seitengassen schattiger Boulevards, einen Steinwurf vom Rathaus entfernt...» (!) Das schrieb vor elf Jahren Paul Theroux in seinem «Saint Jack».⁶ Selbst das ist heute anders, nicht nur aufgrund der reinlichen Lehren der Stadtplanung. Gerade dieser banale Punkt eines gedachten Vernetzungsmodells gerät angesichts aktueller Seuchengefahren mit Gottfried Benn zu einem Fanal der Zivilisation. 1935 schrieb Benn in seinem Brief an Oelze: «Heute wie noch nie sieht man ja, wie sehr dies Land die Grossstadt, Riesenstadt, Metropole, verfaultesten Asphaltstrand nötig hat: nur hier gebiert sich die Verfeinerung. Stellen Sie sich vor, dass der Provinzmann ein Volk normalisierte, oder der berichtigte "Bauer" oder der ehrbare "Kaufmann", nein – kennen Sie das Wort: "Der Weg der Zivilisation ist der Weg der Syphilisation"? Ohne der Lues Pionierarbeit zusprechen zu wollen, in der Richtung liegt der abendländische Weg.»⁷ Ohne die politische Dimension dieser Worte Benns nach Bonn, Oggersheim oder Wiebelskirchen tragen zu wollen, man wird darauf zurückkommen müssen.

2. Menschliches Stückgut, in Autos verpackt

«Knapp die Hälfte der Bewohner des Rhein-Main-Gebiets fährt täglich mit dem Auto. 18 Prozent der 1,5 Millionen Bürger des Ballungsraumes fahren mit Bussen und Bahnen, 34 Prozent legen ihre täglichen Wege zu Fuss oder mit dem Rad zurück.»⁸ Es ist sehr die Frage, ob diese Zahlen nicht noch dramatischer ausfielen, wenn berücksichtigt würde, wer von den 34 Prozent Fussvolk physisch und finanziell überhaupt in der Lage ist, ebenfalls Auto zu fahren.

In der gleichen Ausgabe lässt sich die Weltfirma Daimler-Benz vom Bund für Umwelt- und Naturschutz als «Raubsaurier» beschimpfen, «der die Filetstücke aus der Landschaft herausreisst.»⁹ Der kapitalistische Städtebau in der Praxis wie im gleichnamigen Buch hat keinerlei Verluste zu beklagen. Hans G. Helms 1970: «So trennt die moderne Stadtanlage die öffentliche Sphäre der Arbeit, des Handels und der Politik von der privaten Sphäre des Wohnens... Das einzelne Individuum, insofern es Mitglied einer der beiden beherrschten arbeitenden Klassen ist, hat, ohne es zu wollen, die passive Rolle der Ware übernehmen müssen: Es ist der wichtigste Transportgegenstand, menschliches Stückgut... Von wenigen Sonderfällen abgesehen – sie sind von keiner Bedeutung für die Allgemeinheit der abhängigen Arbeiter und Angestellten –, sind Arbeit und Freizeit sowohl räumlich als auch zeitlich strikt voneinander getrennt. Die Arbeit in der Freizeit fortzusetzen, ist gesetzlich verboten, und es fehlen daheim auch die Voraussetzungen: der Arbeitsraum, die Werkzeuge, die Lust... Der abhängige Einzelne bezahlt die räumliche Teilung mit hohen Unkosten, langen und zeitraubenden Wegen, wenigstens mit einem Teil seines Lebens, wenn nicht als Opfer eines Verkehrsunfalls mit dem ganzen.»¹⁰

Im folgenden Jahr 1971 veröffentlichte Hans Schwippert seinen Aufsatz «Die Stadt und der Einzelne». Darin, das als kleiner Exkurs zur Monofunktionalität der Garage, machte er als ersten Schritt in eine andere Richtung den Vorschlag, die Garage, «diese "Wohn-Werkstatt" näher an die Wohnungen zu legen.... dieses längst fällige Ergänzungsstück zum fehlentwickelten derzeitigen Wohnschema (Wohnzimmer –

Schlafzimmer – Küche – Bad, aus!) mit der Wohnung direkt zu koppeln.»¹¹

3. «Eine Stadt ist kein Baum.»

Es zeigt sich immer wieder, hier sind mit Neuigkeiten keine Lorbeeren zu verdienen. Es ist im Grunde schon alles gesagt, alles geschrieben. Vor allem besticht immer noch ein Aufsatz, den Christopher Alexander 1965 veröffentlichte und den «Bauen+Wohnen» im Juli 1967 in Übersetzung zugänglich machte: *A City is not a tree – Eine Stadt ist kein Baum*. In Begriffen der kombinatorischen Topologie bzw. der mathematischen Theorie der Verbände macht Alexander anschaulich, dass das menschliche Denken und Planen die Struktur des «Baumes» bevorzugt, um Überschneidung, Doppelsinn und vielfältige Betrachtungsweise des «Halbverbandes» zu meiden. Die Baumstruktur lässt sich viel leichter erfassen; denn die erste Funktion unseres Denkens besteht darin, Unklarheiten und Überlagerungen in den von uns analysierten Systemen zu reduzieren. Eines der einfachen Beispiele Christopher Alexanders:

Wenn wir in einer traditionellen Gesellschaft jemanden bitten, seine besten Freunde zu nennen, und dann jeden von diesen bitten, wiederum seine besten Freunde zu nennen, so werden sie sich alle gegenseitig nennen und dadurch eine geschlossene Gruppe bilden. Ein Dorf besteht aus einer Anzahl getrennter, geschlossener Gruppen dieser Art. Aber die heutige soziale Struktur ist völlig anders. Wenn wir jemanden bitten, seine Freunde zu nennen, und diese dann wiederum bitten, ihre Freunde zu nennen, so werden alle verschiedenen Menschen nennen, höchstwahrscheinlich dem ersten unbekannte. Diese Menschen würden wieder andere nennen usw. Eigentlich gibt es keine geschlossenen Gruppen in der modernen Gesellschaft. Die Wirklichkeit heutiger Gesellschaftsstrukturen ist dicht bedeckt von Überschneidungen – die Systeme von Freunden und Bekannten bilden einen Halbverband, aber keinen Baum.¹²

Dennoch, obwohl eine lebendige Stadt weder in ihrer personellen noch in ihrer räumlichen Struktur ein Baum sein kann, wird sie organisiert wie ein Militärlager. Die Folge: «In London wie in irgendeiner Grossstadt bringt es niemand fertig, Arbeit in der Nähe seiner Wohnung zu finden. Bewohner einer Gemeinde arbeiten in Fabriken, die in anderen Gemeinden liegen.»¹³

Auffallend ist, dass sowohl Victor Gruen als auch Christopher Alexander im Gegenzug gerne von der «organisch gewachsenen Stadt» oder von der «natürlichen Stadt» sprechen. Das weckt Misstrauen.

Denn auch Hans Bernhard Reichow organische Stadtbaukunst führte frei nach Schillers «Freiheit der Erscheinung ist eins mit der Schönheit» letztlich zu stadthygienischen Schnittwunden: «Die zugehörigen Wohngebiete müssen also möglichst auch für die in der City beschäftigten Menschen so grosse landschaftliche Reize entwickeln, dass ihre Bevölkerung auch weitere Berufswege in Kauf nimmt.»¹⁴ Der landschaftliche Reiz des Wohnstandorts sollte also schon 1948 dessen Trennung von Arbeit, Kultur, Stadt lindern – die alte Idee der Vorstadt. Für Reichow wurden die Bauten der Industrie, bar aller funktionalen Bezüge zur Stadt, geradezu zum Musterfall organischen Bauens. Diese «organischen Fabelwesen» bzw. «abstrakten Plastiken»..., «sie erfahren ihre zunächst rein funktionelle Befreiung im Gefüge und Grundriss, wenden ihre offenen Höfe der Natur und Landschaft zu und erlangen in solcher freikörperlicher Gestaltung die Freiheit der Erscheinung als Voraussetzung aller wahren Schönheit!»¹⁵ Um diese Diktion von Reichow auszuklammern, soll die These Christopher Alexanders an zwei Gegenüberstellungen nachvollzogen werden.

4. *Chester via Runcorn, Erskine alias Gropius?*

Die Siedlung Runcorn New Town von James Stirling ist in ihrem Wegesystem ihrer Gebäudestruktur und -dimension nahezu identisch mit den mittelalterlichen Rows von Chester – Fachwerkhäuser, die dank Galerien im ersten Obergeschoss die dem städtischen Publikum gewidmete Front von Läden, Büros oder Handwerksbetrieben verdoppeln, über Freitreppen immer wieder mit dem eigentlichen Strassenraum und den ihn unmittelbar begleitenden Geschäftslokalen verbunden. Runcorn New Town erschreckt statt dessen im Erdgeschoss mit trostlosen Garagenfronten, mit stumpfsinniger Monotonie auf Höhe der Galerie. Niemand benutzt dieses grosszügige Wegnetz, trotz geringer Entfernung fährt man mit dem Wagen ins Einkaufszentrum, zu seiner Arbeit, zum Kindergarten. Jane Jacobs: «Ein Hauptgeschäftsviertel, das seinen Namen verdient und erfüllt, ist eine Niete.»¹⁶ Trotzdem ist es mit einer Flucht in die «natürliche», «organisch gewachsene» Stadt des Mittelalters nicht getan. Der städtische



Lebenszusammenhang stand hier keineswegs im Vordergrund, er ergab sich, vornehmlich aufgrund der geringen Entfernungen, tatsächlich eher zufällig. Denn die Stadt wurde auch im Mittelalter oft nach zweckrationalen und einseitig ökonomischen Gesichtspunkten monofunktional aufgeteilt, nicht in jedem Fall wie in der Einheit von Arbeit und Wohnung zu einem höheren Lebenszusammenhang vernetzt. Der Handel und die Produktionsstätten des Handwerks lagen getrennt. Die Lage einzelner Handwerksberufe oder feuergefährdeter Betriebe hatte vielfach monotonen Zwangscharakter. «Als Beispiel sei die Nutzung eines Stadtbaches genannt, dessen Wasser, vom Bäcker, Schlachter, Gerber, Töpfer usw. nacheinander gebraucht, immer schmutziger wurde, oder die Lage feuergefährlicher Betriebe "unter dem Winde" im Osten der Stadt, angelehnt an die Stadtmauer, um so die Feuersgefahr zu verringern.»¹⁷

So sind zum einen Theorie

und Poesie dieses Gedeihens dank «Laisser faire» längst erschüttert (und spätestens in unseren Tagen unmöglich geworden), zum anderen gibt es ja auch die umgekehrte Formel, vom schlechter vernetzten Gestern zum besser vernetzten Heute. Der Laubengang, den Walter Gropius seinen Etagenbewohnern in Karlsruhe-Dammerstock besohnte, gaukelt Überschneidungen zwischen Wohnungsinnenraum und -ausseraum, zwischen Hausarbeit, Freizeit und Stadt lediglich vor, das räumliche Über-Angebot ist viel zu klein. Tisch und Stühle klemmen hilflos zwischen Brüstung und Gehwegbreite, der Laubengang als eindimensionales, technisches Erschliessungselement bleibt dominant. Ralph Erskine löste seinen «Halbverband» beim Byker Wall dagegen weit besser. Um das Planen kommt man also

¹⁷ Opel-Werke Rüsselsheim, 1937; die Industrie und die «grüne Wiese»



2



3

2 Wohnhaus in der Dammerstocksiedlung, Karlsruhe, 1920–1930, Architekt: Walter Gropius

3 Byker Wall, New Castle, 1969–1980, Architekt: Ralph Erskine

nicht herum, die Rows von Chester sind ebenfalls nicht zufällig entstanden, schon gar nicht «organisch» gewachsen.

Hier stellt die vertikale oder nur horizontale Integration von Arbeit und Stadt ungleich schwerere Aufgaben als der (meist ebenfalls noch ungelöste) Funktionskomplex Freizeit–Wohnung–Kultur–Einkauf, der sich eben nicht (wie die Zeilen dieses Textes) linear entlang von Verkehrswegen entwickeln dürfte, sondern räumlich verschränkt!

5. Brooklyn, Kreuzberg... und dann?

Die IBA war in ihrer Vorbereitungsphase 1978, zwei Jahre nach Frederic Vesters «Ballungsgebieten in der Krise», theoretisch durchaus auf der Höhe ihrer Zeit.

«Ein Menschenalter lang wurde angesichts von Ballung, Umweltschädigung, Verkehrschaos und Massenkonsum die Lösung in der Funktionstrennung gesehen. Damit ging der Blick für Verflechtung und Pluralität verloren...»

Die Funktionsverflechtung von störungsfreiem, stadtfreundlichem Gewerbe und Wohnen bietet die Chance, dass die Infrastruktur des Wohnbereiches das Umfeld der Arbeitsstätten bereichert. Gleichzeitig werden Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungsbetriebe durch die Arbeitsbevölkerung mitgestützt.»¹⁸

Dieses Statement ist zehn Jahre alt. Findet man heute in Berlin die angekündigte Funktionsverflechtung von störungsfreiem, stadtfreundlichem Gewerbe und Stadt, die Frederic Vester in ein noch komplexeres Vernetzungsmodell eingeordnet hatte?

Die IBA-Neu wehrt ästhetisch ab, die IBA-Alt probt in Kreuzberg auf der Gründungswelle alternativer Betriebe die Rekonstruktion der Hinterhofindustrien, deren Standortverflechtung Jane Jacobs am Beispiel Brooklyn schon 1961 hervorhob. «Grosse Städte brauchen einen gewissen Anteil an alten Gebäuden, um Mischungen primärer Nutzung zu gewährleisten. Sie brauchen die alten Gebäude, um neue primäre Nutzungen "auszubrüten".»¹⁹ Aber sobald die neugegründeten Unternehmen, die «nouveaux entrepreneurs collectifs», die «operai autonomi», die «local enterprises» sich etabliert haben, auf diesem günstigen Nährboden preiswerter Geschäftsräume, intensiver Kommunikation mit anderen Jungunternehmern, einer leicht zu mobilisierenden Einsatztruppe aus Freunden, Nachbarn, Studen-

ten... und unmittelbarer Nachbarschaft zum Verbraucher, wird das «small business» seine zu eng gewordene Keimzelle verlassen müssen. Damit bewahrheitet sich nicht nur Christopher Alexanders These, dass das Wiederbeleben bzw. Nachempfinden historischer Verflechtungen aktuellen Arbeits- und Wohnbedingungen letztlich nicht entsprechen kann, sondern es stellt sich auch die Frage, ob es jemals eine Integration von Arbeit und Stadt gegeben hat, die sich nicht wie im Mauerkorsett der mittelalterlichen Stadt auf die vorgegebenen kurzen Distanzen zwischen Stadtmitte und Stadtrand beschränkte, sondern die tatsächlich aktiv planerisch tätig wurde.

6. «Nach gethaner Arbeit»

Natürlich suchte die Industrie selbst – nicht immer aus ganz uneigennütigen Gründen – oft die Nähe der Stadt, ohne diese jedoch – von Ausnahmen abgesehen – zu gestalten, in den Arbeitsprozess einzu beziehen oder gar ein umfassendes Stadtkonzept zu realisieren. Alfred Krupp 1877:

Die Angelegenheiten des ganzen Vaterlandes sollen Jedem wichtig und theuer sein, aber dazu hilft gar nichts das Kannegiessen, das Schwatzen über politische Angelegenheiten, das ist nur Aufwieglern willkommen und stört die Pflichterfüllung. (...) Nach gethaner Arbeit verbleibt im Kreise der Eurigen, bei den Eltern, bei der Frau und den Kindern. Da sucht Eure Erholung, sinnt über den Haushalt und die Erziehung. Das und Eure Arbeit sei zunächst und vor Allem Eure Politik. Dabei werdet Ihr frohe Stunden haben.²⁰

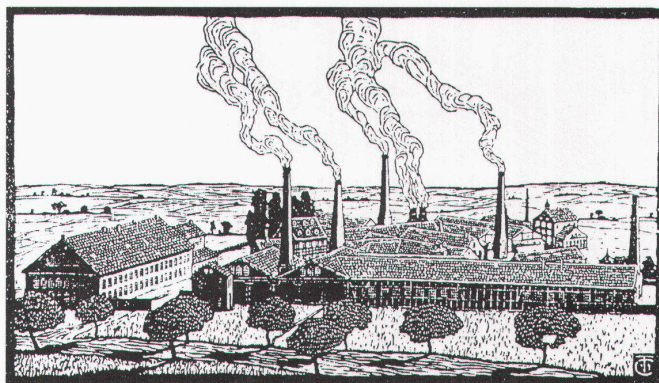
So fügte der Werkwohnungsbaue, der wie das Philipsdorf in Eindhoven (1917–1919) oft schon in der Benennung dem Konzern untergeordnet war, der Unfreiheit, welcher der Lohnarbeiter per definitionem unterliegt, noch eine weitere Unfreiheit insofern hinzu, als er jetzt auch noch durch die Wohnung seinem Arbeitgeber ausgeliefert war.

Andererseits wuchsen viele Industriegebiete mit der weiteren Ausdehnung der Städte in den Stadtgrundriss hinein, so dass heute zwar oft auf urbanen Standorten produziert wird, aber ohne Fabrikzaun und Werkschutz für urbane Überschneidungen zu öffnen. Da gibt es eine Kantine drin und Restaurants draussen, eine Kindertagesstätte drin und eine draussen, einen Arzt drin und einen draussen, eine Feuerwehr drin und eine draussen, einen Raum für Veranstaltungen drin und einen draussen, einen Fuhrpark drin und

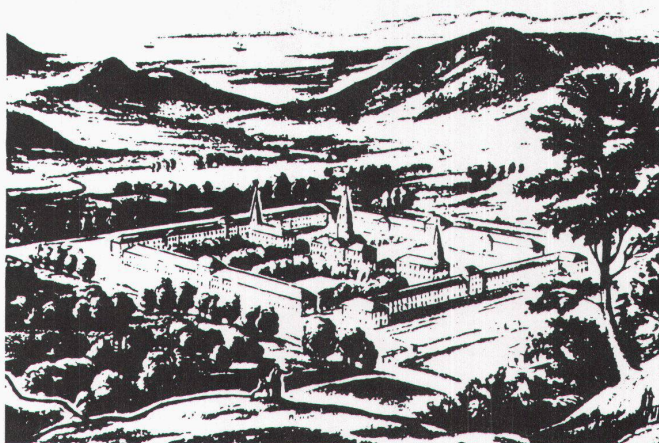
einen draussen... eine Stadt drin und eine draussen. Aber Ökonomie besteht natürlich nicht darin, den Raum einzuschränken, sondern darin, ihn maximal zu nutzen, ihn also im Hinblick auf Art, Häufigkeit und Gleichzeitigkeit dessen einzuteilen, was dort vonstatten gehen kann. Nachdem die geplante Versuchsstrecke von Daimler-Benz schon vorkam: Braucht man also tatsächlich für jede Automarke eine Teststrecke, gleichzeitig einen Nürburgring und ein immenses Netz von Autobahnen? Lässt sich nicht wenigstens der Parkplatzbedarf der Grossindustrie mit dem der grossen Sportstadien zum ökonomischen und ökologischen Vorteil «überschneiden»? Weithin fehlt jede Einsicht in die notwendige Fixierung der Stadtgrenzen, in die Komprimierung und Verflechtung urbaner Bereiche, auch unter Wiederverwendung «gebrauchter» Industriestandorte. Geradezu aktuelle Weitsicht in Fragen der Industrieansiedlung bewies dagegen schon Georgius Agricola, als er im Jahr 1556 erste Umweltschäden kontrovers diskutierte und dem verursachenden Bergbau einseitiges Profitstreben bzw. «unvernetztes Denken» vorwarf.²¹

Die helfende Hand der Architekten und Planer beschränkte sich oft auf die Verbesserung der reinen Wohnbedingungen, nicht auf die Annäherung von Arbeit und Stadt. So plagte sich im Nachgang zu Henri Sauvage 1914 in Berlin auch Peter Behrens mit einem Terrassenhausprojekt für die Arbeiter der AEG. Die symmetrisch angelegten, daher zum Teil unbesonnenen, jeweils um nur 80 cm vorspringenden Terrassen wurden nicht realisiert, ebenso wie die 1923 konzipierten Terrassenhausprojekte von Adolf Loos. Immerhin war Behrens daran gelegen, zwischen der Fabrikwelt und dem Wohnbereich der dort Arbeitenden formalästhetisch zu vermitteln. 1919 formulierte er den Gedanken, dass Arbeitersiedlung und Industrieanlagen, «durch die gemeinsame Idee zu einer organischen Einheit verschmelzen möchten, aus der ein neuer und eigenartiger Typ der modernen Industriestadt erwachsen könnte». Die Siedlungen sollten «in engster Beziehung mit den Industrieanlagen auftreten und sollen darum von demselben Geiste industrieller Energie errichtet und geformt werden».²²

1966 gab es rund um die strahlende Metropole Paris 89 Bidonvilles, Elendsstädte für das Heer der Immigrés, der ausländischen, meist nordafrikanischen Arbeiter, deren die französische Industrie für das Wachstum und den cleanen Chic intra muros bedurfte, die sie aber extra muros parken wollte. Danach Grands Ensembles, dann Villes Nouvelles. Ohne Auto ist man auch hier verraten und verkauft. Die Wohnquartiere sind über weite Flächen verstreut. 16 000 Hektar umfasst beispielsweise das Gebiet von Marne-la-Vallée und ist damit anderthalbmal so gross wie Paris im engeren Sinn. Natürlich gibt es ein Einkaufszentrum, es wurde sogar überdimensioniert. Denn Ricardo Bofill: «Marne-la-Vallée soll schön und sinnlich werden.»²³ Kann es angesichts dieser Grössenordnungen extra muros oder angesichts der Chancen, die riesige Revitalisierungsareale wie die Londoner Docklands heute auch intra muros bieten, überhaupt Erfahrungswerte aus historischen Modellen geben? Finden sich nicht bestenfalls «urbane» Modelle, die dennoch auf die Stadt bewusst verzichten? Die Skizze «Siedlung der Harmonie und der Zusammenarbeit», die Robert Owens Plan aus dem Jahre 1817 beigefügt war, zeigt eine schlossähnliche Anlage, umgeben von weithin unbebauter Landschaft. Aber auch die Kruppwerke in Essen liessen sich gerne in dieser Manier abbilden. 1880 wurde ein trivialer Landschaftsmaler (!) gewonnen, um den Sitzungssaal der Kruppverwaltung mit einem Ölgemälde zu schmücken. Nach dem Geschmack der Zeit wurde das Gemälde auf der Grundlage einer fotografischen Ballonaufnahme konzipiert. J.A. Schmoll, gen. Eisenwerth, der dies in seinem Aufsatz «Die Stadt im Bild» 1974 schilderte, merkt dazu an: «Solche Bilder bis hinab zu den Trivialdarstellungen von Fabriken der Nähmaschinen- und Schokoladenbranche aus der Luftsicht waren und sind als Werbebilder für bestimmte Fabrikate seit dem späten 19. Jahrhundert ausserordentlich beliebt und verbreitet. Die Fabriken liegen meistens wie Idealstädte konzentrierter Produktion in einer freien Landschaft, seltener im Gefüge einer Stadt oder in zersiedelter Umgebung.»²⁴ Ganz so wie Owens Siedlungskonzepte? – Die Grossstadt stösst letztlich an die Grenzen ihrer Abbildbarkeit.



4



5

7. Alles wird Fabrik?

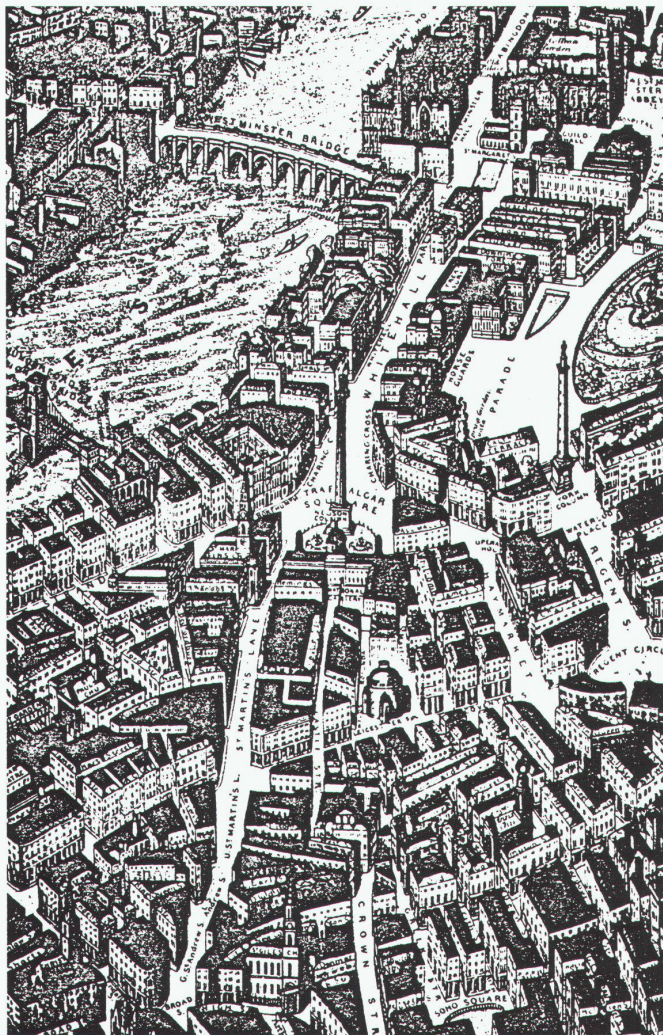
Wenn es nicht dabei bleiben soll, dass der Begriff Beruf nur noch in den obersten Rängen der Arbeitswelt einen Sinn ergibt, sowie bei einigen wenigen Bauern und den Handwerkern, dann müssen auf den kleinen Netzen der «neighbourhood economy» aufbauend möglichst dichte lokale Geldkreisläufe gebildet werden: Möglichst viel vor Ort ausgeben, aber auch möglichst viel vor Ort verdienen!²⁵ Nur unter dieser Voraussetzung, auf der Grundlage intakter sozialer Netze wird der Segen des Computers nicht notwendigerweise in eine weitere Vereinzelung des Individuums umschlagen. Yona Friedman formulierte 1975 die entscheidenden Bedingungen für eine derartige Utopie. Nach der Einsicht in die Unmöglichkeit universalistischer Utopien reduzierte er seine Betrachtung auf die sogenannte «kritische Gruppe». «... ich bin sicher, dass die Rückkehr zu Gruppen, die die Grösse der jeweils für eine gegebene Ge-

4 Krupp-Werke, Essen, 1852

5 Robert Owen, Industriedörfer, 1817



6



7

sellschaftsstruktur kritischen Gruppe nicht überschreiten, die meisten unserer derzeitigen ökonomischen Probleme lösen würde, nämlich die Probleme der Beziehungen zwischen Produktion, Besitz und Güteraus-tausch.»²⁶ Von zwei grundsätzlich verschiedenen Arten der Utopie kann nach Friedman jedoch nur eine als realistisch gelten. Die Unterscheidung, die er hier trifft, ist von grundsätzlicher Bedeutung für die Frage, wieweit historische Modelle heute noch tragen können. Die beiden divergierenden Utopien, die er nennt, sind die *paternalistische Utopie* und die *nichtpaternalistische Utopie*. Die erste Variante, die uns sehr vertraut ist: «Eine wohlwollende und aussenstehende Person oder Gruppe versucht, einer Gemeinschaft, die diese Person (oder Gruppe) als unglücklich betrachtet, einen (von dieser Person oder Gruppe gewählten) Weg zu weisen... Anders gesagt: Im Falle der paternalistischen Utopie ist die Kenntnis des anwendbaren Verfahrens im Besitz einer Handvoll von Individuen, die als *Elite* bezeichnet werden.» Daraus folgt: «Nur paternalistische Utopien brauchen eine Propaganda (und man findet ihre literarischen Spuren in der Geschichte), denn nur die Propaganda konnte und kann die Zustimmung der *Paternalisierten* herbeiführen.» Wem fallen da nicht spontan die flammenden Worte von Charles Fourier oder Ebenezer Howard ein!

«Im zweiten Fall haben wir es dagegen mit einer *nichtpaternalistischen* Utopie zu tun: Die gleichen Kenntnisse sind im Besitz aller oder allen gleichermassen zugänglich...»²⁷

Gibt es innerhalb des hier interessierenden Zeitraumes nichtpaternalistische Utopien, Modelle, die es damit wert wären, neu in die Diskussion von Arbeit und Stadt eingeführt zu werden?

Diese Frage führt zunächst zurück auf die Grösse der kritischen Gruppe. Je kleiner diese Gruppe angenommen wird und je geringer die Kommunikation mit anderen Gruppen ist, desto eher wird man die Frage nach nichtpaternalistischen Utopien und Modellen bejahen können. Aber diese beiden Einschränkungen rufen unwillkürlich die Warnungen Christopher Alexanders vor der Baumstruktur auf den Plan. Und gerade in diesem Punkt wird die Aussage von Yona Friedman, obwohl er ganz ähn-

liche Skizzen verwendet, einen Baum und einen Halbverband, leider verschwommen. Um zu einer Gliederung der Gesamtstadt zu gelangen, bildet er die Begriffe «Privatstadt» und «Stadtdorf», die die Dimensionen der modernen Stadt jeweils wieder auf die noch erfassbare Komplexität der kritischen Gruppe zurückführen. Unter Privatstadt versteht Friedman eine Art individuellen Kontaktreis, der – an kein bestimmtes Territorium gebunden – «die Gesamtheit der Mitbürger, die auf irgendeine Weise eine Verbindung zwischen jedem einzelnen von uns und den anderen herstellen. Es gibt in Paris ebenso viele Privatstädte, wie es Einwohner gibt, und jeder von uns kann – zumindest potentiell – in einer egalitären Privatstadt leben, in einer Stadt mit ausgeprägter Hierarchie (selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass seine Privatstadt die Dimensionen der egalitären kritischen Gruppe nicht überschreitet).»

Wenn dagegen die Privatstadt mit einem bestimmten Territorium zusammenfällt, ist sie das, was ich ein Stadtdorf nenne. Ein Stadtdorf kann ebenso wie eine Privatstadt egalitär sein. Das Stadtdorf ist eine in unserer Zeit sehr wichtige Einheit. Es ist die egalitäre Stadt unserer Epoche. Wie jede egalitäre Organisation ist das Stadtdorf bemerkenswert stabil. Es kann (aus praktischen Gründen, da sein Territorium ja begrenzt ist) nicht wachsen und löst sich daher nicht so leicht auf. Das Stadtdorf ist die soziale Einheit, die in Krisen- und Notzeiten die grössten Überlebenschancen hat.²⁸

Friedman betont immer wieder, dass sowohl Privatstadt als auch Gesamtstadt in ihrer Struktur als hierarchisch angesehen werden können. Ein erster Widerspruch zu Christopher Alexander. Zwei Systeme einer «Gesellschaft mit schwacher Kommunikation», die vernetzte Struktur wie die unvernetzte, stellt Friedman als gleichwertig nebeneinander. Das rehabilitiert letztlich jedoch auch Strukturen – paternalistisch oder nicht – wie Fouriers weltumspannendes Konzept von 2 985 984 autonomen Phalangen. Eine solche Vereinzelung von Stadtdörfern provoziert tendenziell das Risiko des Umschlagens von nichtpaternalistischen Systemen in paternalistische (was Friedman in anderem Zusammenhang selbst zugestehen muss). Darin kann jedoch nicht der Inhalt von Stadt bzw. von städtischer Öffentlichkeit liegen. Der Begriff Stadtdorf wird damit ebenso paradox wie widersprüchlich und nährt die Befürchtung seiner Unbrauchbarkeit eo ipso zu Recht.

Entscheidende Maxime städtischer Subsysteme ist zwar ihre nichtpaternalistische Struktur, aber auch ihre Offenheit für nichthierarchische Vernetzungen auf städtischer Ebene. Städtische Öffentlichkeit lässt sich nicht nach dem Muster personaler Beziehungen in der Gruppe synthetisieren. Richard Sennett: «Eine Gesellschaft, die nichtpersonale Beziehungen fürchtet, stärkt Phantasien von einer beschränkten, engstirnigen Existenzweise in der Gemeinschaft... Die Weigerung, sich mit der Realität jenseits des Nahbereichs zu beschäftigen, sie aufzunehmen und den eigenen Zwecken dienstbar zu machen, ist in gewisser Hinsicht ein universeller Zug menschlichen Verhaltens – die Angst vor dem Unbekannten. Ein Gemeinschaftsgefühl, das aus der Vergemeinschaftung von Gefühlsregungen entsteht, verstärkt diese Angst vor dem Unbekannten und erhebt die Agoraphobie zum ethischen Prinzip.»²⁹

8. Politische Nachbarschaft

Obwohl er sich so gerne an das Wien der 30er Jahre erinnerte, machte Victor Gruen – zeitlich parallel zu Yona Friedman – den gleichen Fehler. Auch er entwickelte autarke bzw. «semiautarke» und «multifunktionelle» Stadtdörfer bzw. «Teilstädte», die in der betreffenden Skizze beziehungsweise beziehungslos nebeneinander liegen wie die Präsenzkapseln in einem Kaugummi-automaten.

Zwar ist jede Teilstadt selbst «kleinkörnig verflochten» («Wohnen, Arbeiten, Lernen, Bilden, Erholen und Teilnehmen an kulturellem und künstlerischem Leben»), ebenso wird die gesamte soziale Bandbreite präsentiert («alle Altersgruppen, Jungesellen, Kleinfamilien, Grossfamilien, verschiedenartige ethnische Abstammung, verschiedenartige Wirtschaftsstärke usw.»).³⁰

Aber nur die zentrale Kernstadt verfügt neben der zentralen Verwaltung über die Höhepunkte der Kunst, der Musik, des Theaters und entsprechende Hotels und Restaurants.³¹ Jährlich einmal, so schätzt Victor Gruen, wird man das Stadtzentrum aufsuchen. Eine Teilstadt soll 64 000 Einwohner zählen.³¹ Teilstädte einschliesslich des Zentrums und einige technologische Reservate mit störenden Industriebetrieben bilden den «urbanen Organismus».

Reduziert dieses abstrakte Modell die Stadt nicht auf die zentrale Stadteinheit, auf 64 000 Privilegierte? Entstehen nicht auf der Basis dieser 64 000 privilegierten Stadtbürger ringsherum tatsächlich nur noch Dörfer in der Stadt? – Wohl richtig, aber das scheint heute niemanden zu stören.

Sollte den Verfechtern der ökogenossenschaftlichen Rückkehr in die Dörfer der Beifall aus der falschen Ecke nicht auffallen? «Die politische Nachbarschaft ist uralter Besitz volkhafter Gliederung und ihrer Natur nach nur ein verschütteter, aber nicht neuer Begriff.»³² – «Nach allem, was wir von Bürgerinitiativen bis jetzt wissen, sind sie – so sinnvoll sie in einzelnen Fällen sein mögen – lediglich irreguläre, freischärlerische Vorformen dessen, was hier gefunden werden muss. Wir brauchen institutionalisierbare, überall anwendbare Formen der Mitwirkung an Planungsprozessen.»³³ Das Buch, aus dem hier zitiert wird, Friedhelm Kaisers «Bürger-Initiative Nachbarschaft», sollte jedem genossenschaftlich orientierten Dorfbewohner in spe als Warnung dienen. Als Kronzeuge wird darin Joachim Fest vorgeführt:

... Die kollektivistischen Zusammenschlüsse, wie sie sich vor allem in der Zwischenkriegszeit unter gegensätzlichen, linken wie rechten, aber vom Widerspruch zur bürgerlichen Welt geeinten Vorzeichen entfalten, haben sich nicht behaupten können. Und ähnliches gilt schliesslich von den Formen sogenannten «alternativen» Lebens dieser Tage, die eher die Ausweichbewegungen einer produktiv unlustigen Minderheit und für die Gesellschaft im ganzen gerade keine Alternative sind. Denn sie tragen weder dem sozialen Pflichtbewusstsein, den Ordnungsansprüchen und unexzentrischen Glückserwartungen der Mehrheit, noch gar der Tatsache Rechnung, dass ihre Anhänger in hohem Mass auf Kosten derer leben, von denen sie sich so hochmütig in ihre biodynamischen Eremitagen absetzen...

Vielleicht ist der Gedanke nicht aus aller Welt, dass diejenigen, die noch als Bürger empfinden, sich ihrer Werte und Traditionen wieder bewusst werden und aus dem Schweigen treten.³⁴

...in einer «Republik der Nachbarn» (Ernst Maste, 1957), in ordentlich durchorganisierten Nachbarschaften, mit Nachbarschaftsvorsteher, Beisitzern, Sprechern, dies alles vereint in einem Stadt-Nachbarschaftsrat? Jeder Bürger ein beamteter Demokrat? Und: Da werden die Parteien aber staunen, wie ihnen die Mitglieder zulaufen!³⁵

Julius Posener, anders als Bann, bleibt trotz seiner Anerkennung des Palais Royal und des nur



6

dort vorstellbaren Rufes «A la Bastille!»³⁶ der Idee der Vor-Stadt zugetan, der kleinen Lebenseinheit extra muros, wie sie in der Ballade vom Bedford Park anklingt.

“This London is a foggy town”

(thus to himself said he),

“Where bricks are black, and trees are brown and faces are dirtee.

“I will seek out a brighter spot,”

continued Mr. Carr.

“Not too near London, and yet not

what might be called too far.

“Here trees are green and bricks are red

and clean the face of man.

We’ll build our houses here,” he said

“in style of good Queen Anne.”³⁷

Dennoch bleibt ohne Frage die Stadt das primäre Element aller Konstellationen zwischen Arbeit und Stadt. Wenn Stadt und Arbeit unter den gegebenen Voraussetzungen auch der Massenarbeitslosigkeit nicht zu haben sind, ist es dann nicht besser, auf der Stadt zu beharren, um eben diese Verhältnisse überhaupt noch beeinflussen zu können? Modelle, die sich mit Gewinn von diesem zentralen Begriff verabschieden, sind nicht greifbar.

Die urbanen Brachflächen der ersten Industrialisierungsphase eröffnen andererseits gerade im Ruhrgebiet viele Vernetzungschancen. Warum die Auen am Oberrhein zum Arbeitsplatz erklären, wenn Hattingen oder Oberhausen auf den Industrieflächen der Stahlindustrie sitzenbleiben? Immerhin existiert seit dem 10. November 1986 auch eine «Gottlieb-Daimler- und Karl-Benz-Stiftung», die sich, ausgestattet mit 50 Millionen Mark, den Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und Technik widmen wird. Der ethische Ansatz muss sein, Arbeit und Stadt, oder mit Blick auf die Ar-

beitswelt genauer, Industrie, Architektur und Stadt zu einer «stadtbezogenen Industriearchitektur» zu vernetzen. In diesen Untersuchungsrahmen gehören als zentrale Bestandteile die Forderungen nach Stadtkultur, Stadtökologie, Stadtökonomie und nicht zuletzt auch Stadtraum. Denn eine Stadt, die von Industriebrachen zerrissen wird, ist irgendwann keine Stadt mehr. Wer sich die schwierige Arbeit an dieser so umfassenden Synthese dadurch zu erleichtern sucht, dass er aus der Stadt Kleinstädte absondert, meidet das eigentliche Problem, ohne es auch nur anzugehen. Ebenso leisten nur ästhetisch orientierte Rekonstruktionen der Stadtarchitektur oder des Stadtgrundrisses keinen Beitrag zur Aktivierung des aktuellen Spannungsverhältnisses von Arbeit und Stadt. An die politischen Dimensionen sei abschliessend nochmals erinnert:

Dass eines der mächtigsten Wirtschaftszentren der Welt ohne eine echte Hauptstadt auskommt, ohne die Verfeinerung und Zuspitzung einer Metropole, ohne deren Tempo, Artistik, angestammten Nihilismus, also ohne eine repräsentative Ausdruckswelt, ja ohne eine verbindliche Sprache, mag vielleicht den politischen Umgang mit misstrauischen Nachbarn erleichtern, den geistigen Verkehr mit der Welt führt die neudeutsche Lust am eigenen Kiez und ihr kultureller Obskurantismus als Pauschaltourist auf Spartarif ad absurdum.³⁸

Klaus-Dieter Weiss

Anmerkungen s. Seite 68

6

Die Stadt Nemours, 1934, nach Le Corbusier

7

Eine Ansicht Londons, 1851, die Häuser und Betriebe sind zu einem unübersichtlichen Gewirr zusammengewachsen

8

Industriebrache als Vernetzungspotential?

l'échelle de la ville que les détails concrets exclusifs de l'endroit, les numéros des maisons, là où fut découvert la bacille de la tuberculose, où les contes de Grimm furent imprimés pour la première fois, où chaque 14 juillet, un philosophe triniquait en souvenir de la révolution, où 20 personnes étaient entassées dans une pièce, où fut fondée une cellule locale du SPD, et encore où une manufacture lainière mit en œuvre la première machine à vapeur.

Le thème du parcellement passe au niveau supérieur lorsque l'on y ajoute la conception de la ville: les irrégularités du plan urbain qui racontent l'histoire, les recoupements des diverses empreintes superposées dans un quartier, depuis la maille des voies romaines suivie du réseau des rues moyenâgeuses, jusqu'aux éléments contemporains, espaces publics, places, perspectives, etc., aboutissant à l'explosion d'échelle de l'industrialisation, à la rénovation des noyaux historiques et à l'ouverture des axes de circulation.

Du reste, la définition du lieu ne porte pratiquement pas préjudice aux moyens architecturaux. Lorsque la solution générale de la fixation des limites est trouvée, tout le reste est libre. Des motifs imagés se détachant sur la texture de base peuvent parfaitement s'insérer dans l'aménagement, allusions ne se déchantant que dans la tête de l'observateur, fragments d'un tableau historique que l'on connaît ou stratification d'un film plusieurs fois exposé. La typologie est une autre dimension de la représentation. Il s'agit de reformuler les structures spatiales et les formes de mouvement anciennes sur l'arrière-plan du tableau historique.

Le point de départ de tous ces cas et l'absence. Ce qui reste ouvert à la restauration ou à la reconstruction de bâtiments détruits, montrer l'histoire de la destruction, l'insertion de temps, l'architecte construisant le nouveau bâtiment doit l'élaborer en décrivant avec précision les limites et les moyens figuratifs. Tout le bâti est contemporain, donc pauvre en temps et ce dont nous disposons comme moyen d'action est seulement la conception du temps. Mais il ne s'agit nullement d'une restriction. Dans la rénovation de vieux édifices, l'ancienneté, la substance centenaire, ne parle pas seulement en tant que telle, mais par ce qui révèle visiblement son âge. Les décollements d'en-

duit, les pièces de bois pourries, etc., doivent être réparés pour le bien de l'utilisation et ici, tout est dans l'habileté de placer ou de laisser des éléments adéquats dans des positions clés, pour rendre le processus historique visible.

La preuve de réussite réside le plus souvent en ce que les bonnes solutions provoquent de la résistance. Fort souvent cette résistance est frontale parce que le projet élimine des parkings, gêne des voies d'accès ou autres particularités au sol. D'autres barrières sont suscitées par le goût du public et une culture qui, au plan historique, est généralement faite d'objets; lorsque ces derniers décrivent le lieu avec une précision suffisante, elle ne reconnaît plus l'objet de l'affichage. Du reste, les conditions d'exploitations rétrécissent de toute façon le champ d'action, en particulier la croissance en surface des banques, des assurances et du secteur services en général. La lourdeur des autorités, leurs ordonnances globales qui, dans le domaine historique, agissent plutôt comme démolisseur, même si elles veulent n'agir que légèrement, achèvent le tout. Les exigences en surfaces, l'appât du gain, les contraintes de la circulation, le marché des terrains, s'interpénètrent au point que, seules des circonstances favorables et une puissante force de persuasion évitent à un projet bien articulé de finir comme la caricature de lui-même. En règle générale, on planifie sur des parcelles qui sont déjà le résultat d'intérêts réciproquement bloqués, de sorte que tout effort architectural en ce qui concerne l'histoire du lieu arrive trop tard.

Comment serait-il autrement? L'exactitude de la souvenance historique est un projet de minorité: Il répond au désespoir que suscite la disparition d'une histoire poussée à l'extrême par les mêmes forces de modernisation qui décident des cycles conjoncturels de la construction, des besoins de représentation et des césures revalorisantes dans les zones urbaines existantes. Ce sont ces dernières qui, ça et là dans leur lacunes, essaient d'incorporer l'un de leurs puissants éléments architecturaux de souvenir. On ne peut exiger plus. Que pourrait être l'architecture actuelle, si ce n'est la possibilité radicale d'illustrer l'absence?

D. H.-A.

Anmerkungen

Beitrag Seite 18

1 Victor Gruen, Die lebenswerte Stadt, München 1975, S. 156

2 ebd. S. 158

3 Thomas Mann, Buddenbrooks, Berlin 1922, S. 31

4 Stefan Klein/Manja Karmon-Klein, Reportagen aus dem Ruhrgebiet, Frankfurt am M. 1981, S. 38

5 Theodor Heuss, Motto der Ruhrfestspiele

6 Paul Theroux, zit. nach: «TransAtlantik» (Grossstadt) 2/1987, S. 46

7 Gottfried Benn, zit. nach: «TransAtlantik» 2/1987, S. 47

8 «Frankfurter Rundschau», 24.3.1987

9 ebd.

10 Hans G. Helms, Die Stadt – Medium der Ausbeutung, in: Hans G. Helms/Jörn Janssen (Hrsg.), Kapitalistischer Städtebau, Neuwied/Berlin 1970, S. 7, 11, 15, 18

11 Hans Schwippert, Die Stadt und der Einzelne, «bauen konkret» 5/1971, S. 6

12 Christopher Alexander, Eine Stadt ist kein Baum, «Bauen+Wohnen» 7/1967, S. 286/287

13 ebd. S. 288

14 Hans Bernhard Reichow, Organische Stadtbaukunst, Braunschweig 1948, S. 153

15 ebd. S. 154

16 Jane Jacobs, Tod und Leben grosser amerikanischer Städte (1961), Braunschweig 1976, S. 104

17 Hans-Günther Griep, Kleine Kunstgeschichte des deutschen Bürgerhauses, Darmstadt 1985, S. 54

18 Der Senat von Berlin, Vorlage – zur Beschlussfassung – über die Vorbereitung und Durchführung einer internationalen Bauausstellung in Berlin im Jahre 1984, Drucksache 7/1352, 30.6.1978

19 Jane Jacobs, Tod und Leben grosser amerikanischer Städte, S. 117

20 Alfred Krupp, Ein Wort an die Angehörigen meiner gewerblichen Anlagen, Essen 1877, zit. nach: Eduard Führ/Daniel Stemmrich, Inhalte von Öffentlichkeiten, «archithese» 4/1984, S. 12

21 Georgius Agricola, Zwölf Bücher vom Berg- und Hüttenwesen, München 1977, S. 6, zit. nach: Rainer Slotta, Einführung in die Industriearchäologie, Darmstadt 1982, S. 112/113

22 Peter Behrens, Der Fabrikneubau, in:

Das Echo. «Deutsche Exportrevue», 16.10.1919, Nr. 1936, S. 1294 ff., zit. nach: Fritz Neumeyer, Die AEG-Arbeitersiedlungen von Peter Behrens, in: Buddensieg/Rogge (Hrsg.), Peter Behrens und die AEG, Berlin 1979, S. 133/134, Anm. 36

23 vgl. Günther Liehr, Villes Nouvelles: Antwort auf die Krise von Paris?, in: Karl Schwarz (Hrsg.), Die Zukunft der Metropolen: Paris–London–New York–Berlin, Band 1, Aufsätze, Berlin 1984, S. 129 ff.

24 J.A. Schmall, gen. Eisenwerth, Die Stadt im Bild, in: Ludwig Grote (Hrsg.), Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert, München 1974, S. 308

25 vgl. Joseph Huber, Zur Zukunft der Arbeit, in: Eckhart Hahn (Hrsg.) Siedlungsökologie, Karlsruhe 1982, S. 42 ff.

26 Yona Friedman, Machbare Utopien (1974/75), Frankfurt 1977, S. 68

27 ebd. S. 13/14

28 ebd. S. 120/121

29 Richard Sennett, Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität (1977), Frankfurt 1983, S. 349

30 Victor Gruen, Die lebenswerte Stadt, S. 105

31 ebd. S. 107/108

32 Rudolf Kinsky, Der Staat der Zukunft. Eine Staatslehre auf naturgesetzlicher Grundlage, Wien 1969, zit. nach: Friedhelm Kaiser, Bürger-Initiative Nachbarschaft, München 1984, S. 107

33 Peter C. Diemel, in: Der aktive Bürger. Utopie oder Wirklichkeitswert? / Ein Cappenberges Gespräch, Köln 1971, zit. nach: Friedhelm Kaiser, Bürger-Initiative Nachbarschaft, S. 99

34 Friedhelm Kaiser, Bürger-Initiative Nachbarschaft, München 1984, S. 83

35 vgl. Friedhelm Kaiser

36 vgl. Gert Kähler/Klaus-Dieter Weiss, Wohnen auf dem Zauberberg. Kollektive Inseln für den Dschungel der Metropolen, «Werk, Bauen+Wohnen» 10/1986, S. 22–33

37 zit. nach: Paul Schütz, Die Wohnungsfrage London 1840–1970, Universität Karlsruhe 1982, S. 45

38 Jörg Fauser, Ventil: Nichts gegen Provinz, «TransAtlantik» 2/1987, S. 88