

# Rekonstruktionen im Städtebau fördern die Verwurzelung der Bewohner

Plädoyer für erinnerungsfähige Städte in Ostdeutschland

Von Jürg Sulzer\*

In der Stadtentwicklung ostdeutscher Städte werden spektakuläre Rekonstruktionen von Kirchen und Schlössern oft in Zweifel gezogen und der Verfall überlieferter städtebaulicher Ensembles, die nicht im Rampenlicht der Öffentlichkeit stehen, zu Recht beklagt. Trotzdem ist es nicht vertretbar, die Rekonstruktion der Dresdner Frauenkirche oder des Berliner Stadtschlosses generell als unverhältnismässig und rückwärtsgerichtet zu qualifizieren. Auch wenn derartige Urteile auf den ersten Blick verständlich sind, werden sie vor der Stadtgeschichte nicht unbedingt haltbar sein.

## Tilgung der kleinteiligen Bürgerstadt

In Reflexion einer 20-jährigen Schweizer Erfahrung in Städtebau und Stadtplanung in der Stadt Bern ergibt sich eine differenzierte Haltung. Im Gegensatz zu vielen ostdeutschen Städten waren die meisten Schweizer Städte im 20. Jahrhundert von einer vergleichsweise hohen Kontinuität in der Stadtentwicklung geprägt. Dadurch hat sich eine ausserordentlich grosse Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt herausgebildet. Angesichts von Kriegszerstörung und 40 Jahren sozialistischen Fehlplanungen müsste die Frage nach der Identifikation mit der Stadt ebenso in den Diskurs um erinnerungsfähige städtebauliche Ensembles insbesondere in ostdeutschen Städten einfließen wie die Forderung nach zeitgenössischer Architektur und Stadtentwicklung.

Die Wurzeln dieses Diskurses gehen zurück auf die unterschiedlichen Wiederaufbaukonzepte in Deutschland nach 1945. Beispielsweise formulierte der damalige Stadtbaurat von München, Karl Meitinger, seine Thesen für das Neue München bereits 1945: «Wir müssen unter allen Umständen danach trachten, die Erscheinungsform und das Bild der Altstadt zu retten, und wir müssen alles erhalten, was vom Guten und Wertvollen noch vorhanden ist.» Dies war wohl eine unmissverständliche Absage an die Utopie der Moderne, die die kleinteiligen und vielschichtigen Erinnerungsbilder der alten Stadt durch lichte und aufgeklärte Siedlungen mit Hochhäusern und Zeilenbauten ersetzen wollte. In der jungen Bundesrepublik ist der Gedanke, das alte Stadtbild zu tilgen, in der Regel nicht konsensfähig. Das kleinteilige Grundeigentum hätte zudem seine Rechte niemals preisgegeben, um derart grossflächige Stadtumbaumassnahmen zu verwirklichen. Trotzdem musste die historische Stadt unverhältnismässig viele Bausünden der 1960er Jahre hinnehmen.

In der ehemaligen DDR ging die Diskussion um den Wiederaufbau der Städte in eine andere Richtung. Der Umgang mit der alten Stadt wurde



Rekonstruktion der Altstadt rings um die Frauenkirche in Dresden.

JÜRIG DEDIAL

sche Stadtbilder haben und wie mit Stadtgeschichte, Rekonstruktion und zeitgenössischem Städtebau umgegangen werden sollte.

Die Dresdner Frauenkirche ist heute wieder unverzichtbarer Teil der Stadtsilhouette. Auch wenn jahrzehntlang bis Anfang der 1990er Jahre fachlich über die Konservierung der Ruine und über Sinn und Richtigkeit der Wiederherstellung dieses Erinnerungspotenzials gestritten wurde, zeigt sich nun, dass es offensichtlich weder um eine akademische Position zum Umgang mit dem historischen Erbe noch um ein zu rekonstruierendes Vorkriegsbild ging. Die wiedererstandene Frauenkirche schafft für die Bürger der Stadt einen wichtigen Ausgangspunkt, um urbane Identität wieder lesbar, ein Bild der Stadt konkret fassbar und ein kollektives Bewusstsein erlebbar zu machen. Der Wunsch nach Rekonstruktion des gesamten städtebaulichen Ensembles Dresdner Neumarkt rund um die Frauenkirche ergibt sich nicht nur aus der Notwendigkeit, die Frauen-

kirche in einem historischen Stadtraum zu verankern.

Wäre es nicht bedenkenswert, diesen Wiederaufbau auf der Grundlage des historischen Stadtgrundrisses als plausible Nachwirkung der Kriegs- und Nachkriegszerstörung der Stadt zu verstehen? Möglicherweise bewirkt die Bezugnahme auf den historischen Stadtgrundriss und die entsprechenden Proportionen eine innere Verbundenheit der Menschen mit der verlorenen Stadt, mit idealisierten Stadtbildern. Immerhin ist noch heute ablesbar, dass die sozialistische Utopie der Moderne gerade im inneren Bereich der Stadt Dresden, mit Ausnahme der das Stadtbild prägenden Einzelbauten, so ziemlich alles eliminiert hat, was an die Bürgerstadt erinnert. Die städtebaulichen Konsequenzen derartiger Stadtzerstörungsmassnahmen werden in Fachdiskussionen zum Wiederaufbau von Stadtschlössern, Kirchen und historischen Plätzen meist zu wenig gewichtet. Wenn es gelänge, dank derartigen Wiederauf-

baukonzepten die «Herzen» der Bürgerinnen und Bürger zugunsten der Stadt zurückzugewinnen, ein Stück Bürgerstadt erinnerungsfähig zu machen, wäre doch weit mehr gewonnen als mit einer akademischen Debatte zum zeitgenössischen Städtebau.

## Überzeitlichkeit im Städtebau

Die städtebaulichen Unwirtlichkeiten und die oft trostlose Realität der Moderne haben viele Bürger entwurzelt. Es sollte über die Qualitäten eines erinnerungsfähigen Stadtbildes nachgedacht werden. Man kann nicht nur in Dresden erkennen, dass die Bürger an überlieferten Bildern der historischen Stadt festhalten wollen. Da überzeugen dann die Gegenargumente auch nicht restlos, dass nur noch ganz wenige Menschen die alte Stadt Dresden selbst erlebten. Wer gibt uns die Gewissheit, dass es nicht auch ein Erinnerungsbild gibt, ähnlich der erzählenden Geschichte, die von Generation zu Generation bildhaft überliefert wird? In seinen «Gedanken zum Wiederaufbau von Köln» fragte Rudolf Schwarz als bedeutender Städtebauer seiner Zeit bereits 1949 nach dem eigentlichen Gegenstand des Städtebaus. Dabei stellt er fest, dass Köln niemals neu erbaut werden dürfe. Diese Stadt müsse bleiben, und was in ihr wiederherzustellen sei, dürfe nicht das Werk eines Zeitalters sein, ihre Seele lebe jederzeit über den Zeiten. Die Städte müssten, so Rudolf Schwarz, den Wandel der Zeit überstehen und allmählich ins Überzeitliche wachsen. Mit der ideologischen Ausrichtung des Städtebaus ging in vielen ostdeutschen Städten diese Überzeitlichkeit verloren, weshalb der Rückgriff auf Rekonstruktion durchaus plausibel ist.

Städtebau wird in Zukunft nicht nur von der Qualität des zeitgenössischen Bauens oder der Rekonstruktion bestimmt. Es geht auch um Identifikation, um Orte des Erinnerns, um Heimat und Überzeitlichkeit. In einer Zeit globaler Verflechtungen ist eine eindeutige räumliche Erkennbarkeit der Städte zu wahren. Auf urbane Identität ist zu achten, damit die Menschen in der Lage sind, ihre Stadt wieder als Ort der Verwurzelung wahrzunehmen. Die ganzheitliche Wiederherstellung ausgewählter städtebaulicher Ensembles oder bedeutender, identitätsstiftender Einzelbauten wird zum Sinnbild für den Städtebau des Erinnerns. Dies impliziert keine rückwärtsgerichtete nostalgische Haltung. In vielen ostdeutschen Städten ist nach neuen Qualitäten der Aneignung historischer Stadtgrundrisse zu suchen, um ein erinnerungsfähiges Stadtbild zu sichern.

# Visionen für Hessens Strassenverkehr

## Kampf den Staus rund um die Europa-Drehscheibe Frankfurt

Moderne Telematik gilt bei den Verkehrsexperten im deutschen Bundesland Hessen als Geheimtipp. Spätestens in acht Jahren soll jeder Autofahrer via Satellit vor Unfallgefahren gewarnt werden. Doch auch mit herkömmlichen Methoden der Verkehrssteuerung konnten die Fachleute bereits einige Erfolge verbuchen.

### Ko. Frankfurt am Main, im September

Die unscheinbare, nur für Dienstfahrzeuge zugelassene Autobahnausfahrt mitten im Frankfurter Stadtgebiet führt zu einem Gebäude, das so aussieht wie Hunderte von Polizeiposten am Strassenrand. Doch die Technik im Inneren des Gebäudes hat es in sich. Beamte sitzen vor riesigen Bildschirmen und verfolgen das Verkehrsgeschehen an neuralgischen Punkten auf den Autobahnen im Rhein-Main-Gebiet. So sehen sie, wie ein Lastwagen sich beim Passieren einer engen Baustelle schwertut. Beizeiten erkennen sie, ob sich ein Stau bildet. Manchmal haben sie auch ein auf dem Randstreifen liegende Fahrzeug im Bild. Für die aufmerksamen Beobachter vor den Monitoren ist es Routine. Längst gibt es viele solcher Einrichtungen in den Ballungsgebieten Europas. Doch die Verkehrszentrale Hessen will mehr erreichen, als Informationen zu sammeln und weiterzugeben. Sie will den Verkehr rund ums Frankfurter Autobahnkreuz mit einer Vielzahl von Massnahmen so steuern, dass Staus vermieden und die Unfallzahlen gesenkt werden.

### Verdoppelung des Verkehrs

Das Modellprojekt, das die hessische Landesregierung vor zwei Jahren auf den Weg brachte – Hessens Ministerpräsident Roland Koch nennt es eine Vision –, trägt den anspruchsvollen Titel «Staufreies Hessen 2015». Jahre werden also noch vergehen, bis der Plan völlig realisiert sein wird. Ausgangspunkt aller Überlegungen war der Gedanke, dass die heute bestehende Strasseninfrastruktur nicht unbegrenzt ausgebaut werden kann. Mit modernen Kommunikationsmitteln wie der Telematik soll der Verkehr jedoch auch in Zukunft fliessen können, statt stundenlang im Still-

stand zu verharren. Die nüchternen Zahlen haben die Verantwortlichen vor Jahren schon aufgeschreckt. Seit dem Fall von Mauer und Eisernem Vorhang hat sich das Verkehrsaufkommen rund um Frankfurt, eine der grossen Verkehrsdrehscheiben im Zentrum Europas, verdoppelt. Früher fiel nur der Nord-Süd-Verkehr ins Gewicht; heute ist der Ost-West-Verkehr mindestens genau so stark. 335 000 Fahrzeuge passieren pro Tag das Frankfurter Kreuz. 135 000 sind täglich auf den Autobahnen im Rhein-Main-Gebiet unterwegs. Vergleichbare Zahlen werden in Deutschland nur auf dem Kölner Autobahnring registriert. Die Prognosen haben die Verantwortlichen alarmiert. Beim Personenverkehr wird bis zum Jahr 2015 mit einer Zunahme um 20 Prozent, beim Strassen-güterfernverkehr gar um 60 Prozent gerechnet.

### Volkswirtschaftlicher Nutzen

Schon die ersten Massnahmen haben für Abhilfe gesorgt. Deren volkswirtschaftlichen Nutzen beziffert Wolfgang Scherz, der Präsident des hessischen Landesamtes für Strassen- und Verkehrswesen, allein für das Frankfurter Nordwestkreuz auf 10,6 Millionen Euro im Jahr. Auf einem Autobahnabschnitt in der Nähe von Offenbach ging die Zahl staubedingter Unfälle um bis zu 35 Prozent zurück. Dabei geht die jetzige Erfolgsbilanz noch auf durchwegs konventionelle Massnahmen zurück. So hat der Bau einer dritten Autobahnspur zwischen Wiesbaden und Frankfurt die Kapazitäten spürbar erhöht. Die Fachleute in Hessen sprechen überdies von «intelligenter Nutzung von Infrastruktur durch Telematik». Mit Hilfe von Informationstafeln kann die zulässige Geschwindigkeit inzwischen automatisch der Verkehrslage angepasst werden. Für Lastwagen können vorübergehend Überholverbote erlassen werden. Die Hinweisschilder warnen nicht nur vor Staus. Sie teilen den Autofahrern auch mit, wie lange sie voraussichtlich noch bis zu ihrem Ziel unterwegs sein werden. Dadurch steigt die Bereitschaft, Umleitungsempfehlungen zu befolgen.

Als besonders nützlich hat sich zudem erwiesen, dass die Polizei bei hohem Verkehrsaufkommen den Standstreifen freigibt. Aus drei werden dann vorübergehend vier Spuren. Dies hat zum Beispiel dazu geführt, dass sich die Stauzeiten zwischen Würzburg und Frankfurt erheblich verkürzt haben. Ein Experte hat ausgerechnet, dass

ein «durchschnittlicher Fahrer» für diese Strecke 20 bis 25 Minuten weniger als früher benötigt. Pendler zwischen den beiden Städten sparen pro Woche zwei- bis zweieinhalb Stunden Fahrzeit.

### Unfallwarnungen via Satellit

Für den Umgang mit liegengebliebenen Lastwagen hat sich Hessens Polizei etwas Neues ausgedacht. Gerd Riegelhuth, der Leiter der Verkehrszentrale Hessen, hat nämlich die Erfahrung gemacht, dass viele Staus nur deswegen so lange dauern, weil die Lastwagenfahrer ihre Fahrzeuge an Ort und Stelle reparieren lassen. Das soll demnächst anders werden. Lastwagen, die eine Panne haben, sollen unverzüglich abgeschleppt werden, damit sie den Verkehr nicht stundenlang behindern. Europas Fernfahrer und Spediteure werden es nicht gern hören, denn Pannen werden fortan teurer. So mancher Logistik-Unternehmer aus Osteuropa wird sich künftig genauer überlegen müssen, ob er weiterhin defekte oder unzureichend gewartete Fahrzeuge auf die Reise quer durch Deutschland schickt. In der Pannen- und Unfallstatistik nehmen die Osteuropäer zurzeit die führenden Plätze ein.

Zum hessischen Verkehrsmanagement gehört längst, dass die Einrichtung von Baustellen sich am zu erwartenden Verkehrsaufkommen orientiert. Strassenarbeiten werden in verkehrsarme Zeiten verlegt. Dies ist längst eine Selbstverständlichkeit. Ins Schwärmen geraten Fachleute wie Wolfgang Scherz und Gerd Riegelhuth allerdings, wenn sie ausmalen, was im Jahr 2015 im dann, wie sie hoffen, staufreien Hessen mit Hilfe der Verkehrstechnologien von morgen alles möglich sein wird. Ihr Geheimtipp ist eine Verkehrstelematik, die jeden einzelnen Autofahrer voll in die Kommunikation einbezieht und die Informationsübermittlung von Auto zu Auto ermöglicht. Über Satellit soll dann die Position jedes Autos erfasst werden; im Gegenzug erfährt der Fahrer zum Beispiel, dass ihn in der nächsten Kurve eine gefährliche Öllache erwartet. Er kann vorher bremsen oder ausweichen, und alle ihm folgenden Fahrer werden auf die gleiche Weise vorgewarnt. Die Verkehrsstatistik wird dann einen Unfall weniger verzeichnen. Ganz nebenbei machen sich die beteiligten Unternehmen Hoffnungen, dass Verkehrstelematik aus Hessen zum Exportschlagwerd.

auf einer politisch-ideologischen Ebene diskutiert. Es ging nicht nur um eine ideologisch begründete Vernichtung repräsentativer Bauten des kulturellen Erbes, wie sie mit der Sprengung verschiedener Schlossruinen, Kirchen und bedeutender Einzelbauten vollzogen wurde. Die flächenhafte Räumung grosser Teile der zerstörten Stadt Dresden und die damit verbundene Auflösung des städtischen Einzeleigentums sollten das Bild der traditionellen Bürgerstadt konsequent beseitigen und die Realisierung der neuen sozialistischen Stadt vorbereiten. Der schrecklichen Zerstörung Dresdens durch den Zweiten Weltkrieg folgte nahtlos die ideologisch begründete Vernichtung der Reste der kleinteiligen Bürgerstadt. In einem Vergleich mit Nürnberg oder Münster würden sich hinsichtlich des kriegsbedingten Zerstörungsgrads einzelner Stadtteile von Dresden vermutlich kaum grosse Unterschiede ergeben. Die wesentliche Differenz liegt darin, dass in den westdeutschen Städten die Parzellenstruktur der Bürgerstadt beibehalten wurde, um in zeitgemässer Form die Stadt wieder aufzubauen, zu rekonstruieren.

Dresden als Bürgerstadt verlor ebenso wie beispielsweise Chemnitz oder Potsdam ihr Erinnerungspotenzial infolge des Verlustes überlieferter Stadtbilder und damit von Stadtgeschichte. Im Ergebnis sind Stadtbrachen und Fragmente von Stadtteilen der Moderne mit all ihren ästhetischen Verarmungen, identitätslosen und funktional konzipierten Stadträumen entstanden. Städte, die nicht direkt im Fokus der sozialistischen Umgestaltung standen, wurden nach und nach dem baulichen Verfall preisgegeben.

### Sehnsucht nach historischem Stadtbild

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, weshalb speziell in Dresden, aber auch in verschiedenen anderen ostdeutschen Städten, die Sehnsucht der Bürger nach historischen Stadträumen und Stadtbildern heute so gross ist. In Potsdam beispielsweise beteiligten sich mit 46 Prozent mehr Bürger an der Befragung zum Wiederaufbau des Stadtschlösses als an der Kommunalwahl von 2003. Eine klare Mehrheit spricht sich für den Wiederaufbau aus. In Dresden wird mit dem Stichwort «Mythos Dresden» und der gleichnamigen Ausstellung zur 800-Jahr-Feier der Stadtgründung die enge Verbundenheit der Bürger mit ihrer Stadt deutlich. Am Beispiel dieser Stadt lässt sich der Frage gut nachgehen, welche Bedeutung histori-

\* Der Autor ist Professor für Stadtbau und Stadtforschung an der Technischen Universität Dresden.