

Ausstellungseröffnung „Plätze in Deutschland 1950 und heute“, Erfurt, 10.05.2017

Birgit Roth

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir freuen uns sehr mit der Ausstellung „Plätze in Deutschland , 1950 und heute – Eine Gegenüberstellung“ in Erfurt zu sein!

Unser herzlicher Dank dafür gilt unseren Kooperationspartnern, Herrn Dr. Arndt und der Konrad-Adenauer-Stiftung, Herr Perdelwitz vom Quartiersmanagement Soziale Stadt in Erfurt, sowie unseren Gastgebern in den Stadtwerken Erfurt.

Herr Prof. Mäckler, der heute leider nicht selbst hier sein kann, bat mich Ihnen diesen Text zur Ausstellung zu überbringen:

„Der Zwischenraum“ (Christoph Mäckler)

„Als Augenmensch bin ich traurig, wenn ich durch Städte laufe,

die keine Anmut mehr haben und in denen man sich nicht wohlfühlen kann.

Tatsächlich werden heute in unseren Städten viele Zwischenräume geschaffen, in denen sich der Stadtbewohner nicht gerne aufhält. Stadt existiert aber nur dort, wo architektonisch gefasste Räume, Platzräume und Straßenräume existieren.

Stadträume müssen wie Wohnräume sein: in unseren Wohnungen suchen wir die richtige Tapete aus, wählen sorgfältig zwischen Parkett, Teppich oder Stein, legen Wert auf Möbel und die richtige Beleuchtung. Wir planen also sehr genau, weil wir alles so gemütlich wie möglich haben wollen. Felix Genzmer schreibt bereits 1908: „Die Schließung des Platz- und Straßenbildes ist zugleich geeignet Behaglichkeit zu fördern. (...), so sind auch die einzelnen Straßen und Plätze - unsere erweiterte Wohnung - als Räume aufzufassen und für das Auge möglichst voneinander abzutrennen.“

Warum legen wir heute also so wenig Sorgfalt in die Gestaltung unserer Stadträume der (wie Genzmer sagt) „erweiterten Wohnung“?

Eine Stadt ist kein Modeartikel, der irgendwann unmodern wird.

Menschen leben seit Jahrhunderten in Städten, suchen Halt in der Beständigkeit dauerhafter Stadträume. Wir sollten also sehr sorgfältig überlegen, was wir für die Zukunft unserer Gesellschaft planen. Es ist immer davon die Rede, dass unsere Städte hässlich sind, weil sie im 2. Weltkrieg zerstört wurden. Das ist aber nur die halbe Wahrheit! Wir Planer und Architekten haben Stadträume zerstört, die nach dem Krieg trotz der Kriegszerstörungen urbaner waren. Und genau das zeigt der Bildervergleich der Ausstellung.

Die größten Zerstörungen entstanden in den 70er- und 80er-Jahren des 20. Jahrhunderts und nicht in der Wiederaufbauphase nach dem Krieg. Die Geschlossenheit des Stadtraumes wurde einer überzogenen Verkehrsplanung geopfert, was zur Zerstörung der öffentlichen Straßen- und Platzräume führte. So hat man in Köln direkt vor dem Hauptportal des Domes ein Parkhaus gebaut.

Ein Parkhaus vor dem Hauptportal des Kölner Domes!

Um diese Absurdität dem Bürger schmackhaft zu machen, bezeichneten die verantwortlichen Planer und Architekten die Baumaßnahme als „Domplatte.“

Kann man sich so etwas vor Notre-Dame in Paris oder vor dem Münster in Freiburg vorstellen? Undenkbar! Derartige Verkehrsbauten entstanden in der Zeit der sog. „verkehrsgerechten Stadt“, einer Zeit, in der der Städtebau dem Verkehr untergeordnet wurde.

Heute fehlen uns allgemein verbindliche Regeln des Städtebaus, wie sie Architekten wie Theodor Fischer, Josef Stübben oder Fritz Schuhmacher noch geläufig waren. Der heutige Planer steuert vor allem Prozesse und zeichnet Bebauungspläne. Die Regeln des Städtebaus können ihm im Studium nicht vermittelt werden, da ihm hierzu die grundlegenden Kenntnisse der Architektur fehlen. Er studiert Planung ohne Architektur! Wie aber soll ein Planer einen Bebauungsplan für ein Wohnquartier entwickeln, wenn ihm die Kenntnis des im Architekturstudium vermittelten Faches „Wohnungsbau“ fehlen?

Umgekehrt fehlen dem Architekten in seiner Ausbildung die grundlegenden Regeln zum raumbildenden Städtebau und das Verständnis, das Haus als ergänzenden Baustein der Stadt zu sehen.

In dem, in seinen Grundlagen noch heute gültigen Handbuch „Der Städtebau“ beschreibt Hermann Josef Stübben im ersten Kapitel zunächst die Grundzüge des Wohnungsbaus, so wie er in charakteristischen Haustypen in Europa zu finden ist und erläutert diesen anhand von Grundrissen. Für Stübben bildet der Wohnungsbau den Grundstock des Städtebaus: „Eine kurze Betrachtung des Wohnungswesens gehört insofern notwendig in den Rahmen des Städtebaues, als die verschiedenen Lösungsformen der Wohnungsfrage auf die Gestaltung und Ausbildung des Stadtplanes bestimmend einwirken.“ Und wir Architekten? Wir kreieren unseren eigenen Stil, unsere eigene Architektur unabhängig von der Kultur des Ortes an dem wir bauen. Uns fehlt die Ausbildung zur Architektur der Stadt, die verbindliche Regeln des Städtebaues beinhalten würden.

Solches Grundlagenwissen findet sich bei Josef Stübben, der in seinem Städtebau-Handbuch Plätze als Festsäle der Städte bezeichnet. Er schreibt: „Erst durch die Umrahmung wird aus der freien, unbebauten Fläche ein Platz. Solange die Umrahmung nur eine Linie im Lageplan, eine Einfassungsmauer, eine Pflanzung ist, also nicht den Charakter der architektonischen Wand besitzt, fehlt dem Platze die Eigenschaft des Körperlichen, des Baukünstlerischen. (...) Die den

Platz umrahmenden Gebäude bedürfen eines gewissen harmonischen Zusammenklanges, welcher oft durch eine gleichförmige oder symmetrische Anordnung aber ebenso durch ein malerisches Gleichgewicht verschiedenartiger Einzelgebäude hervorgerufen werden kann.“ Dieses Grundlagenwissen gilt es Studenten wieder zu vermitteln und das nicht nur theoretisch, sondern auch ganz praktisch im architektonischen Entwurf. Aus diesem Grund wird an der TU Dortmund Städtebau in der direkten Umgebung von Stadtquartieren der europäischen Stadt gelehrt. Will man wieder Stadt bauen, so muss dem Studierenden der Architektur und der Stadtplanung zunächst die Kultur des Ortes, seiner Geschichte, der Straßen und Plätze und seiner Häuser und Materialien näher gebracht werden. Grundlage allen Denkens muss der städtische Raum, der (nach Stübben) öffentliche Wohnraum der Stadt, es müssen die Straßen und Plätze und die sie umgebenden Häuser sein. Dies gilt sowohl für die Ausbildung des Planers wie für die des Architekten, vor allem aber auch für die Ausbildung des Verkehrs- und Tiefbauingenieurs.

Stadt braucht Stadtstraßen statt Verkehrsstrassen!

Will man „Deutsche Plätze 1950 und heute“ - morgen wieder mit Positivbeispielen belegen können, so wird man eine Reform der Ausbildung umzusetzen haben.

Aus den Zwischenräumen müssen wieder Stadträume, oder nach Genzmer „erweiterte Wohnräume“ werden!

Zur Ausstellung

Als wir – Herr Prof. Mäckler und ich – die Konzeption der Ausstellung am Deutschen Institut für Stadtbaukunst entwickelt haben, war es genau dieses Argument, das wir oft hörten: „Unsere Städte sehen nur deshalb so aus, wie sie aussehen, weil der Krieg so viel zerstört hat.“ Wir waren aber der Meinung, daß es lohnt etwas genauer hinzusehen.

Was also zeigt die Ausstellung? Es sind Bildpaare städtischer Situationen, jeweils ein Bild aus der Nachkriegszeit und gegenübergestellt ein Bild aus der gleichen Perspektive von heute. Zu sehen sind erhebliche Veränderungen, die aber erst in den folgenden Jahrzehnten entstanden sind.

Und diese Veränderungen waren nicht zufällig, auch nicht unvermeidbar, sondern sind Ergebnisse von Planung, für die wir Architekten, Stadtplaner, Politiker und die Verantwortlichen in den Bauverwaltungen zuständig waren. Mit den Gegenüberstellungen dokumentiert die Ausstellung diese – vom Krieg unabhängigen - Veränderungen. Nicht um Schuld zuzuweisen, sondern um zu sensibilisieren darüber nachzudenken wie unsere Städte künftig gestaltet werden sollten.

Wir hätten nie gedacht, daß die Ausstellung ein solcher Dauerläufer werden würde! Als wir die Ausstellung im März 2013 zum ersten Mal gezeigt haben, umfasste sie 10 Bildpaare. Heute in Erfurt im Mai 2017 umfasst sie mit der inzwischen 21. Station in Deutschland mittlerweile 31 Bildpaare. Denn die Ausstellung wächst mit jeder Stadt um ein lokales Bildpaar. Ein besonderer Dank gilt daher allen Kooperationspartnern vor Ort, die sich mit Recherche und Engagement an dieser Ausstellung beteiligt haben! Entstanden ist ein bundesweites Gemeinschaftsprojekt, das nur durch die jeweils lokale Kenntnis der eigenen Stadt möglich war. Fast könnte man sagen, daß eine deutschlandweite Topographie dieser Städtischen Orte entstanden ist.

Dabei sind diese Veränderungen in Städten aller Größenordnungen zu finden, denn sie sind kein Großstadtphänomen. Auch haben wir den Eindruck gewonnen, daß die städtebaulichen Entwicklungen in Ost und West nicht so unterschiedlich verlaufen sind, wie man meinen könnte. Der Glaube an funktionalistische Lösungen spielte in beiden politischen Systemen eine große Rolle.

Den Gegenüberstellungen sind keine Texte beigegeben, die Bilder sprechen für sich. Gezeigt werden nicht nur Plätze, sondern auch Straßen, kurz der „Öffentliche Raum“. Will man von „Platzraum“ und „Straßenraum“ sprechen, gilt es die räumliche Fassung zu untersuchen, wie auch die räumliche Gliederung und Zonierung. Betrachtet man beispielsweise die Avenue des Champs Élysée in Paris, so ist festzustellen, daß dort trotz höchstem Verkehrsaufkommen auf den Bürgersteigen Kaffee getrunken wird. Deutliche Zonierungen und ein klarer Rhythmus der Baumstellungen und Laternen, sowie Fußgängerüberwege alle 100m, breiteste Gehwege und städtische Fassaden schaffen eine urban-räumliche Atmosphäre, die attraktiv ist für Passanten, wie auch für Geschäfte und Cafés in den Erdgeschoss.

Generell zeigen die Bildpaare diese Themenbereiche:

Entwicklung des Individualverkehrs / Verkehrsgerechtigkeit

Raumkanten wurden abgerissen, Mittelinseln, sogar Wasserflächen verschwanden. Mittels Tunnels und Hochstraßen wurden Verkehre entzerrt. Dem Auto wurde die Dominanz zugesprochen, der Fußgänger mußte weichen. Dies galt nicht nur für das fahrende, sondern auch für das parkende Fahrzeug. (vgl. u.a. Köln, Domplatte)

Ideologien

Unter den Stichworten „aufgelockerte Stadt“, „Stadtlandschaft“ wurde in der Nachkriegszeit umgesetzt, was bereits 1929 in der Charta von Athen gefordert wurde: Die Trennung der

Funktionen in der Stadt. Dies nicht nur dort, wo Kriegsschäden Brachen zurückließen, sondern auch bis in die 60er Jahre durch Abbruch intakter Straßenzüge. (vgl. Hamburg, Esplanade)

ÖPNV - Der gute Verkehr!

Der Öffentliche Nahverkehr, gewissermaßen der „gute“ Verkehr hinterließ Barrieren im öffentlichen Raum durch einseitige und funktionalistische Problemlösungen, wie beispielsweise beim Auftauchen von U-Bahnen oder durch Anlegen abgegrenzter Trassen. (vgl. Bielefeld, Schillerplatz / Niederwall, Frankfurt am Main, Bahnhofplatz)

Fahrräder

Ganz aktuell verändert sich Mobilität erneut. Die Nutzung von Fahrrädern nimmt zu, an Umsteigepunkten zu anderen Verkehrsmitteln müssen Abstellmöglichkeiten im Stadtraum integriert werden. (vgl. München, Münchner Freiheit)

Verlust stadträumlich prägender Gebäude

Noch bis 1975, dem Europäischen Denkmalschutzjahr, wurden stadträumlich prägende und identifikationsstiftende Gebäude ersatzlos abgerissen, beispielsweise weil die Nutzung überflüssig wurde (beispielsweise durch Neubauten öffentlicher Gebäude) und/oder man Kosten für Sanierung und Erhalt scheute. (vgl. Gütersloh, Berliner Platz / Altes Rathaus, Schwäbisch Gmünd, Klösterlestraße / Altes Stadtbad). Zum Denkmalschutzjahr wurde festgehalten, daß nach dem Krieg bis Anfang der 70er Jahre mehr historische Substanz verloren wurde, als im 2. Weltkrieg selbst. (Statistik bezogen auf die Bundesrepublik)

Unmaßstäbliche Gebäude

Nicht selten werden Platz- und Straßenräume zerstört durch unproportionierte, unmaßstäbliche Gebäude. Hierbei steht weniger die Architektur an sich im Vordergrund, als vielmehr die Mißachtung ihrer stadträumlichen Einbindung durch angemessene Bezüge zu den umgebenden Gebäuden und Raumkanten. (vgl. Heidelberg, Bismarckplatz, Dortmund, Hansastraße)

Vielen Dank für Ihr Kommen und Ihr Interesse an der Ausstellung! Wir wünschen Ihnen interessante Einblicke!