Prezemyslaw Paul Zalewski

Old Town Restoration in Germany and in Europe till the Beginning of World War II. A reminding of reasons and methods. Altstadtsanierungen in Deutschland und in Europa bis zum Zweiten Weltkrieg. Eine Erinnerung an Motive und Methoden[1].

Prof. Dr. P. Paul Zalewsky
Institut für Geschichte und Theorie der Architektur
Leibniz Universität Hannover, Hanover, Germany
Contact:
p.zalewski@igt.arch.uni-hannover.de

Abstract
The treatment of historical towns in Germany and in other European countries during the first thirty years after the Second World War is regarded today as an era of inconsiderate urban planning aiming at extensive demolition, so-called urban redevelopment, in the name of either mobility, decongestion, aggregation or economic incentives.

Excepting some, actually rare specialised publications devoted to the early history of town renovation, the roots of the problems of old-town quarters and of the transmission of the radical redevelopment methods from the past into the time after the Second World War are often overlooked. Many articles by heritage specialists focus just on the problems of the regarding or disregarding of historical „authenticity" during the early restorations of the old towns ignoring a lot of other social, sanitary or traffic problems. This is why it is worthwhile emphasizing the variety of roots, reasons and methods in the early days of old-town redevelopment, for they reveal important aspects about the development of cities.

It is an intention of this text to describe some general mechanisms of these activities by means of some selected examples.

Structural changes in the course of industrialization turning the old-town quarters into working-class areas mark the beginning of this process. While sanitary, traffic and social problems were increasing the political threat of socialism and communism, politicians and businessmen were engaged in different projects concerning the enlargement of the cities. Initially the renovation of historical centres was of no interest to them because of ownership structures, financial problems of mortgages and the necessity to provide substitute housing for the old-town inhabitants in case of renovation. In big cities in other countries (Paris, Naples) extensive demolition took place in the mid-19th century. The redevelopment of German towns, however, was only initiated in the last decades of the 19th century. In some cities like Hanover or Frankfurt/Main some clearances for new streets to improve the flow of traffic were started, above all to link the railway stations and the newly created city centres adjacent to the old towns. Redevelopment by the authorities only became possible again during the days of National Socialism in Italy and Germany. After the war the personal continuity of many building authorities contributed to the continuity of the renovation strategies. In response to the ideological occupancy of the old towns by NS authorities postwar strategies turned away from the „discrediting past" to become even more radical in the name of „modern urbanism".

The bill of damages in the sector of cultural heritage in Germany in 1975 showed that since the end of the last war more cultural monuments had been destroyed than during the war. The progress in the organisation and legislation of the cultural heritage services and the preservation of historical monuments and towns derives from this insight.

Inhalt
Der Umgang mit historischen Stadtzentren in Deutschland und teilweise in anderen europäischen Ländern in den ersten dreißig Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wird heutzutage als eine Ära einer rücksichtslosen Stadtplanung gesehen, die sei es im Namen der Autogerechtigkeit, der Auflockerung, der Verdichtung oder verschiedenster Konjunktur-Belebungsversuche großflächige Abrisse, so genannte „Flächensanierungen" in historischen Zentren anstrebte.

Häufig wird übersehen, dass alle derartigen Pläne noch lange vor den beiden Weltkriegen entstehen, bevor sie zum Thema der Denkmalpflege werden. Sieht man von den gegenwärtig sporadischen Publikationen ab, die der „Frühgeschichte" der Altstadt- und Flächensanierungen gewidmet sind, werden die Wurzeln dieser Problematik und die Übertragung von Sanierungsmechanismen aus der Vor- in die Nachkriegszeit erstaunlich selten angesprochen. Häufig steht dabei nur eine einseitige Betrachtung der denkmalpflegerischen Aspekte im Vordergrund. Deswegen lohnt es sich, an die Auslöser, an die Maßnahmen Mechanismen und Motive dieser frühen Stadtsanierungen zu erinnern.

Sie erzählen uns etwas Wichtiges über die Entwicklung der Städte. Eine solche, im vorliegenden kurzen Beitrag angestrebte, Erinnerung kann nur das Essentielle aussagen und nicht die Fülle der Einzelbeispiele ansprechen.

Am Anfang dieser Problematik steht die Proletarisierung der Altstädte infolge des globalen wirtschaftlichen und sozialen Strukturwandels im Zeitalter der Industrialisierung.

Die Altstadtsanierung blieb für die Bauunternehmer zunächst völlig uninteressant und zwar aufgrund der zähen Hypothekenbelastung der Parzellen und der Beschaffung des Ersatzwohnraums für die bisherigen Quartierbewohner. Die Seuchen, Sozial- und Verkehrsprobleme waren lange Zeit ein Dorn im Auge der Kommunal- und Staatsverwaltung. Erst im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts konnten in einigen Großstadtkernen einzelne Straßendurchbrüche realisiert werden, die als Verkehrsverbesserung und vor allem als Bodenverwertungsgeschäft konzipiert waren. Die von der Obrigkeit betriebenen Flächenabrisse, wie bei der Transformation von Paris, wurden erst im Zeitalter des Faschismus in Italien und in Deutschland möglich. Die personale Kontinuitäten in vielen Bauämtern nach dem Zweiten Weltkrieg sorgten für die Fortsetzung dieser Linie. Jedoch aufgrund der propagandistischen Aneignung der Altstädte durch das NS-Regime wurde der Umgang mit denselben nach 1945 noch skrupelloser – „im Namen des Fortschritts". Bereits 1975 musste man feststellen, dass in Deutschland seit 1945 mehr Kulturdenkmale vernichtet wurden als im Bombenkrieg. Erst in diese Zeit datiert man das, in Deutschland verspätete, Aufkommen der Denkmalpflege und des Ensembleschutzes.

1 Der vorliegende Text entstand vor dem Hintergrund der vertiefenden Beschäftigung des Verfassers mit der Altstadtsanierung in Hannover (1936-39). Daher wird Hannover öfters als Beispiel angeführt.

Einleitung

Die historischen Zentren werden heute in manchen blühenden Städten Mitteleuropas gern als glänzende „Pralinenschachteln" präsentiert. Die Altstädte — etwas ironisch gesagt — verleihen dem politischen und zentralörtlichen Anspruch konkurrierender Kommunen einen erhaben-biederen „Historien-Charme"; Sie dienen als Kulissen für Glühweinfeste und Bratwurstmärkte. Sie sind nicht unbeliebt.

Doch das war nicht immer so. Beim Blick in die kommunalen Archivbestände stößt man auf zwielichtige Berichte über die „verhasste Altstadt", die von der Prostitution, Armut später auch von der Zucht, Ordnung und von den städtebaulichen Fälschungen sowie Totalverlusten erzählen. Von Stadtsanierungen ist hier die Rede, die im ersten Abschnitt ihrer Geschichte, bis weit in das 20. Jahrhundert hinein purifizierend radikal und ohne Rücksicht auf die Aussagekraft der historischen Bausubstanz und —Struktur durchgeführt wurden. Im vorliegenden Text soll das erste Kapitel, die bis zum Zweiten Weltkrieg durchgeführten Maßnahmen beleuchtet werden. Das Verständnis dieses heute fast vergessenen Themas ist insofern wichtig, als es den gesamten stadtplanerischen Umgang mit dem baulichen Erbe bis in die 1970er Jahre maßgeblich beeinflusst hat. Der Zusammenhang zwischen den Zuständen und Maßnahmen, der Vor- und der Nachkriegszeit wird leider noch in vielen Publikationen über die Stadtplanung nach 1945 übersehen. Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg und die Modernisierungsmaßnahmen der Städte im Zeitalter des Wirtschaftswunders wurden immerhin von der Generation geführt, die durch die Sanierungsmethoden der Vorkriegszeit stark geprägt war.

Als Einleitung kann eine kurze Momentaufnahme dienen: 1932 öffnete Arnold Nöldecke das „Bürgerhauskapitel" in seinem Inventar hannoverscher „Kunstdenkmäler" mit einigen düsteren Sätzen. Er stellte die hiesige Altstadt mit spürbarer Resignation als ein kulturgeschichtlich relevantes, aber aussichtslos abgenutztes „Biotop" dar: *„Diese älteste Bürgerhausgeneration, mit deren überlebenden Familien wir die Gegenwart teilen, steht heute angesichts der vermehrten Untergänge ihrer Einzelwesen am Ende ihrer Lebensdauer, und die Zeit, wo sie nicht mehr bestehen wird, ist absehbar nahe"*[2] •

Die schwermütigen Worte Nöldeckes haben wenig zu tun mit der schöngeistigen Vorstellung vom würdevollen Ableben eines Geschichtszeugnisses. Sie lassen auf eine sehr problematische Situation schließen, in der sich nicht nur die Altstadt von Hannover, sondern die meisten historischen Stadtzentren in Europa im Zeitalter der Industrialisierung und der aufkommenden Moderne befanden.

Deren infrastrukturelle Vernachlässigung, soziale Verarmung und pathologische Zustände beschrieben eindrucksvoll manche Literaturwerke um die Mitte des 19. Jh. Es seien hier „Oliver Twist" von Charles Dickens oder „Les Miserables" von Victor Hugo benannt. Im Zeitalter der Industrialisierung erreichte die proletarische Verelendung der „Altstadtquartiere" ihren Zenit. Die dramatischen Lebensumstände der Unterschichten drückten sich z. B. in der extrem kurzen Lebenserwartung aus; Diese lag im Fall eines Arbeiters in Liverpool oder Manchester 1841 durchschnittlich bei 26 Jahren[3] . Die Thematik wurde schließlich in den 1840er Jahren von Friedrich Engels bei den Beschreibungen von Manchester aufgegriffen und 1872 in dem Aufsatz „Zur Wohnungsfrage" auf den Punkt gebracht. Eine „logische" Folge dieser Umstände war auch die Kriminalität in den Gassen und Hinterhöfen der Altstädte, deren besonders spektakuläre Gestalten zu „finsteren Helden" der europäischen Boulevardpresse wurden: Nicht nur London mit Jack the Ripper, sondern auch eine Stadt wie Hannover konnte auf die zwielichtige Berühmtheit eines Massenmörders Haarmann verweisen, eines psychopathischen Polizeispitzels, der ungestraft mindestens 24 junge Männer umgebracht und seziert hat[4] . Und als im Zuge des Hannoverschen Wiederaufbaus nach 1945 das hiesige „Klein Venedig" abgeräumt wurde, dann verlief das unter großem Beifall der Öffentlichkeit, die den Ort mit Haarmann, mit Zuhältern und Dirnen assoziierte[5] .

Zwischen Cholera und Gründungseuphorie: Altstädte im Zeitalter der Industrialisierung

Wie kam es überhaupt zu dieser sozialen und in der Folge auch infrastrukturellen Vernachlässigung der Altstädte?

Bereits im 18. Jh. galten in vielen Residenzzentren ihre mittelalterlichen Stadtkerne — manche noch durch den 30.-Jährigen Krieg wirtschaftlich niedergeschlagen — ästhetisch aber auch funktional als überholt. Die Baugesetzgebung konzentrierte sich hauptsächlich auf die Gestaltung der öffentlichen Räume, während die Wohnumstände, bis auf die Frage der Feuersicherheit, weitgehend außer Acht gelassen wurden. Dieses sollte sich zunächst auch nach der Reichsgründung nicht ändern, wo in dem liberal geprägten Bauwesen vor allem das Fluchtgesetz von 1875 als das wichtigste Thema gegolten hat.

Die steigenden Vorbehalte gegenüber der Ästhetik und der Funktionalität der Altstädte beschleunigte deren rasante Überlastung infolge der industriellen Revolution (Abb. 1): Die in Deutschland in den 1830er und 1840er Jahren vollzogene Bauernbefreiung machte die Landbevölkerung frei und die Mechanisierung der Landwirtschaft teilweise überflüssig und arbeitslos. Die neuen Beschäftigungschancen lagen in den städtischen Fabriken, die nach der Auflösung der Zünfte und mit dem Aufkommen der Gewerbefreiheit[6] und der Kapitalwirtschaft massenweise entstanden.

Die völkerwanderungsähnliche Mobilmachung belegt für Deutschland folgende Statistik: Zwischen 1800 und 1933 ist die Bevölkerung auf dem Lande und in den Kleinstädten auf weniger als die Hälfte abgesunken, während die Mittelstädte im Durchschnitt fünf und die Großstädte zwanzig Mal größer wurden[7] .

Das in die Stadt hineinströmende Proletariat besiedelte nicht die modernen, mit fließendem Wasser, Kanalisation später auch Elektrizität ausgestatteten Siedlungen am Stadtrand, sondern die infrastrukturell vernachlässigten und dadurch billigeren Altstadtquartiere (Abb. 2). Deren Sanierung blieb für die Bauunternehmer zunächst völlig

2 …was Nöldecke noch gar nicht ahnen konnte; Der kulturpessimistisch prophezeite „Tod" dieser Altstadt, erwies sich tatsächlich als sehr zeitnah, überraschend kurz und qualvoll (Bombenhagel vom 9. Oktober 1943). Arnold Nöldecke, Die Kunstdenkmale der Provinz Hannover. 1. Teil. Denkmäler des „alten" Stadtgebietes Hannover. Hannover 1932, S. 435.

3 Giorgio Piccinato, Städtebau in Deutschland 1871-1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin. Braunschweig-Wiesbaden 1983, S. 33.

4 Volker Seitz, „Warte, warte nur ein Weilchen". Haarmann — Der Werwolf aus der „Roten Reihe". In: Alltag zwischen Hindenburg und Haarmann. Ein anderer Stadtführer durch das Hannover der 20er Jahre. Hannover 1987,S. 124-131.

5 Sid Auffahrt, Die Geschichte und das historische Erbe Hannovers. In: Uni Hannover. Zeitschrift der Universität Hannover. Mitteilungsblatt der Hannoverschen Hochschulgemeinschaft 2/199 1, 5. 22.

6 Seit Ende des 18. Jahrhunderts wurden mit Einführung der Gewerbefreiheit die Zünfte allmählich aufgehoben (Frankreich 1791, Preußen 1810/11, Österreich 1859, endgültig in Deutschland 1869). Brockhaus. Enzyklopädie digital, Mannheim 2002. Stichwort „Zünfte".

7 J. W. Hollatz, Urbane Bautradition und progressive Stadtentwicklung, Bonn 1971, S. 8.

Abb. 1

Abb. 1, „Eine christliche Stadt in den Jahren 1440 und 1840". Zwei vergleichende Stiche des britischen Architekten und Architekturtheoretiker August Pugin (1812-1852). Die Bilder sind zwar imaginär, sie zeigen jedoch treffend die wesentlichen Veränderungen, die im Erscheinungsbild vieler europäischer Städte in verschiedenem Umfang eingetreten sind: Nach der Aufklärung wurde spürbar die Bedeutung der sakralen, kircheneigenen wie kommunalen Einrichtungen reduziert. Die stolzen Kirchtürme, die früher ein christlich-universelles Weltbild signalisierten, wurden inzwischen in ihrer Dominanz durch die hohen Speicherbauten entlang der einstigen Stadtmauer abgelöst. „Form follows money": die nun hinter den Speichern verborgenen Altstadtparzellen wurden wahrscheinlich dicht bebaut und für die Ansiedlung von kleinen Industriebetrieben genutzt, was durch die Schornsteine in zentralen Stadtbereichen signalisiert wird. Jenseits der ehemaligen Befestigung anstelle des Stiftsbezirkes, der Bauern- und Wirtshäuser, des Friedhofes entstanden weitere Industriebetriebe und ein großes Gefängnis. Der Horizont ist durch den Qualm der Industrieanlagen nicht mehr klar ablesbar. Die Bilder erinnern stark an die berühmten, viel später entstandenen Bildfolgen des Schweizer Künstlers Jörg Müller (Veränderungen der Landschaft, 1973 und Veränderungen der Stadt, 1979). Bildvorlage nach A. Pugin, Contrasts. A Parallel between the Noble Edifices of the Fourteenth and Fifteenth Centuries and Similar Buildings of the Present Day, Shewing the Present Decay of Taste. Salisbury 1836, (Tafel 1-2).

uninteressant und zwar aufgrund der zähen Eigentumsverhältnisse, „kleinkarierten,, Grundstückszuschnitte, der Hypothekenbelastung der Parzellen und der Beschaffung des Ersatzwohnraums für die bisherigen Quartierbewohner. Die noch in den Hinterhöfen vorhandene handwerkliche Produktion vermischte und verdichtete sich mit den intensiven Wohnnutzungen. Kein Wunder also, dass gerade von den stark überlasteten Altstadtquartieren, wo niemand mehr in die hygienische Infrastruktur investierte, mehrere Seuchen ausgingen. In der hannoverschen Presse konnte man über die hygienischen Zustände der hiesigen Altstadt noch 1929 folgende Worte lesen: *„ Wanzen und Ratten sind die gefährlichsten Plagen der Altstadt, besonders in der Nähe der verschmutzten Kloake, die sich Leine nennt* [der Stadtfluss]. *Hier, wo monatelang tote Schweine und die ekelhaftesten Kadaver im Wasser liegen, gedeihen die Ratten, wie die Bakterien in den Häusern gedeihen"*[8] .

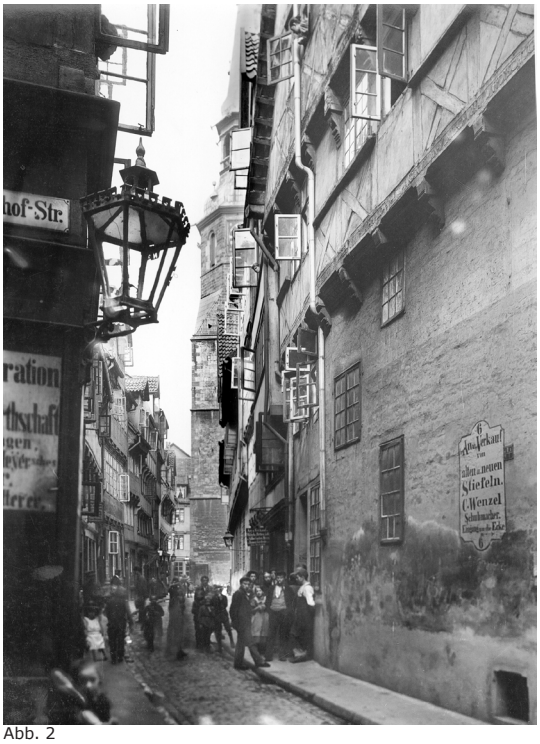

Abb. 2

Abb. 2, Hannover, Kreuzstrasse um 1930. Foto: Historisches Museum Hannover.

Nicht weniger gefährlich als die Pest betrachtete man die politischen, infolge der sozialistischen Bewegung entstehenden Gefahren, die aus jenen alten Stadtquartieren ausgingen. Wie man solche sozialen Gefahren mittels Zwangsenteignung beseitigt und den städtischen Boden mit der Hilfe von Bauunternehmer verwertet, um anschließend eine zahlungsfähige Mittelschicht anstelle des Proletariats heranzuziehen, machte man in Paris um die Mitte des 19. Jh. vor (Abb. 3-4). Anstelle der massenweise abgerissenen Altbebauung entstanden schicke Boulevards mit modernen Mietshäusern. Die Straßendimensionen sollten hier nicht nur für eine bessere Besonnung und Verkehrsfreiheit sorgen: Die außergewöhnliche Straßenbreite sollte im Ernstfall den Barikadenbau erschweren und die kilometerlangen, gerade gestreckten Fluchten den Einsatz der Artillerie ermöglichen; Immerhin gab es in Paris zwischen 1830 und 1851 nicht weniger als sieben Aufstände[9] . Die Akteure des Städtebaus in Deutschland konnten nur mit Neid die „Großzügigkeit" der Maßnahmen beobachten, die ausgehend von der Zwangsenteignung in Paris (die Hausmannschen Dekrete von 1852 und 1858) oder in Neapel, im Stadtteil Santa Lucia, (Flächenenteignungsgesetz von 1885) geführt wurden.

8 H.B., Wann wird die Altstadt saniert? In: Volkswille, Nr. 46, 23 .2.1930.

9 Die Literatur zur Transformation von Paris ist umfangreich. Hiermit wird vor allem auf Pierre Lavedan, Histoire de l'Urbanisme ä Paris. Paris 1975 (in diesem Kontext S. 361 ff.) sowie auf Walter Kieß, Urbanismus im Industriezeitalter. Von der klassizistischen Stadt zur Garden City. Berlin 1991 (S. 135) verwiesen. Empfehlenswert auch Rosemarie Gerken, „Transformation" und „Embelissment" von Paris in der Karikatur. Hildesheim 1997.

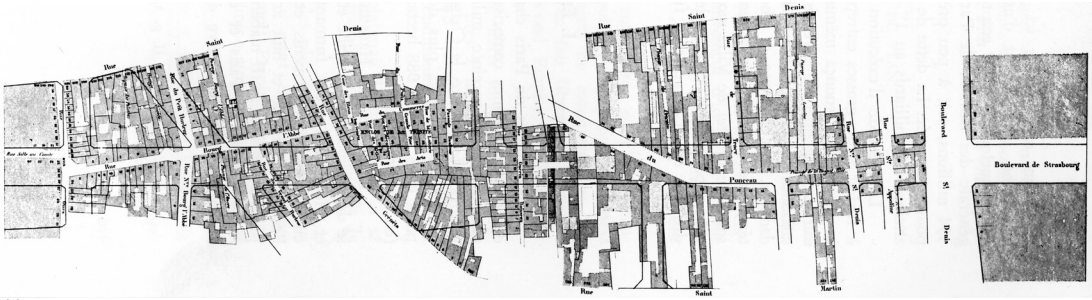

Abb. 3

Abb. 4

Wenn auch in einem bedeutend geringeren Umfang als in Paris, kamen ähnliche Stadtumbaumaßnahmen auch in größeren deutschen Städten im 19. Jh. vor. Deren Ursache kann vor allem in der „Citybildung" gesehen werden, die kurz angesprochen werden soll. Diese seit dem frühen 20. Jh. in Deutschland verwendete Bezeichnung, abgeleitet vom Londoner „City"-Bezirk, steht für die zunehmende innerstädtische Konzentration von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen mit z. T. überregionalem Wirkungsbereich. In Hannover beispielsweise hat die Citybildung ihre Ursprünge u. a. in der Einführung der Siedlungsfreiheit für die nicht-lutherische Bevölkerung. Dadurch konnten die meisten jüdischen Privatbanken von der Neustadt in die (1588-1808 den Juden und andersgläubigen strengstens verwehrte) lutherische Altstadt oder deren noch unbebauten Rand, nahe des heutigen Bahnhofes umziehen. Mit der Übernahme dieser privaten Bankhäuser durch die großen überregional und national tätigen Aktienbanken nach 1870 entstanden die repräsentativen Architekturen und zwar bevorzugt auf sehr großen Parzellen in Bahnhofsnähe. Die ursprünglichen, wohlhabenden Parzelleneigentümer wanderten zuvor in die viel ruhigeren Vorstadtgebiete ab[10]. Auch die Transformation des Einzelhandels trug zur funktional- baulichen Überholung der Altstädte bei. Neben altstädtischen, durch verhältnismäßig kleine Fenster belichteten Erdgeschoßstuben, wo die im Hinterhof erzeugten Waren ohne Festpreise zum Feilschen angeboten wurden, traten im letzten Viertel des 19. Jh. die Warenhäuser ein. Dank der Eisenbahn konnte jetzt die Provinzbevölkerung in den Einkaufgenuss von Mode- sowie Luxusartikeln kommen und über den einen oder anderen *„ brillant ausgestatteten Modewaarenladen mit kolossalen Spiegelscheiben*" staunen.

Die Zunahme der Mobilität infolge der Verbilligung von Bahnfahrkarten ab 1870 erklärt die Relevanz der bahnhofsnahen Standorte: Bereits 1911 wurden auf den hannoverschen Bahnhöfen täglich 18.100 Passagiere abgefertigt und im Verlauf des Jahres 1913 in den lokalen Hotels und Herbergen 266.726 Gäste gezählt. Folglich nahm die Laufkundschaft im Geschäftsverkehr der City dermaßen stark zu, dass in Hannover bis Anfang der 1920er Jahre strenge polizeiliche Vorschriften für den Kinderwagenverkehr (!) eingeführt wurden[11] .

Die sich zuspitzende Situation begünstigte politisch eine Entstehung von kaufmännisch besetzten Initiativen, deren Ziel die mit der Bodenverwertung verbundenen Infrastrukturmaßnahmen waren. Damit sind weniger die Ringstraßenanlagen, sondern durchaus Eingriffe in der Stadtmitte gemeint (Abb. 5-6). Für die punktuelle Verkehrserschließung der neu entstandenen Zentren mit ihren Bahnhofsvierteln mittels Altstadtdurchbrüchen sind die Karmarschstrasse in Hannover (1879-1881) oder die Zeil in Frankfurt/M. (1883-1888) repräsentativ. In Hannover entstanden in der Gründerzeit nach dem Prinzip des Verwertungsgeschäftes durch Flächenabrisse noch drei weitere Straßenzüge[13] . Ähnlich motiviert aber noch weiter ausgedehnt war die im letzten Viertel des 19. Jh. vorangetriebene Stadterneuerung in Frankfurt (Braubach-, Dom-, Battonstraße, Zeil u.a. 1873-1903).

Einen großen Umfang hatten auch analoge Maßnahmen in Hamburg, die bereits in den 1860er Jahren mit dem Durchbruch der Wexstraße einsetzten. Die neue Straße wurde durch die Bauunternehmer und Spekulanten quer durch die Gängeviertel durchgepresch und zwar als *„Maßnahme zur Gesundung der Bevölkerung* ". Das, was hier als scheinheilige Ausrede angewendet wurde, ist 1892 angesichts einer Choleraepidemie (mit fast 17.000 Erkrankten, davon knapp die Hälfte gestorben) zum echten Problem gewor-

Abb. 5

10 Dazu: Edel Sheridan-Quanz, „Hier strömt das Geld zusammen". Citybildung und die räumlichen Auswirkungen ausgewählter kapitalkräftiger Wirtschaftszweige in der Innenstadt Hannover 1820-1920. In: Hannoversche Geschichtsblätter. Neue Folge 5 1/1997, S. 5-33.

11 Wie oben.

12 Harold Hammer-Schenk, Die alte Stadt wird erschlossen. Straßendurchbrüche in Hannover. In: Harold Hammer-Schenk, Dieter Lange, Alte Stadt—Moderne Zeiten. Hannover 1985, S. 13 9-176.

13 Abbildung aus Gottfried Kiesow, Aufstieg, Niedergang und Revitalisierung historischer Stadtviertel. In: Alte Städte. Neue Chancen (Hrsg. v. Ministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau), Bonn 1996, 5. 115.

Abb. 3, Paris, geplante Durchbrucharbeiten des Boulevards de Sébastopol. Bildvorlage nach Pierre Lavedan, wie Anm. 9. S. 425

Abb. 4, ... und die Folgen für die Bevölkerung; Eine der Anzeigen von preiswerten Umzugsunternehmen, die zum Zeitpunkt der Transformation in vieler Pariser Zeitungen zu sehen waren. Bildvorlage von Rosemarie Gerken, wie Anm. 9, S, 81

Abb. 5, Hannover, die 1879-1881 neu entstandene, im letzten Weltkrieg zerstörte, Karmarschstrasse (Blick nach Nordosten, um 1885). Mit diesem quer durch die Altstadt geführten Durchbruch sollten zwei — für die moderne Zeit wichtige — Pole verbunden werden: der Bahnhof und die Industrieansiedlung in Linden. Das Durchbruchprojekt (ca. 70 Parzellen betroffen) wurde auf die Initiative und auf Kosten eines einzigen lokalen Bauunternehmers, Ferdinand Wallbrecht, in der Allianz mit Industrievertretern, nach den vorausgehenden Intrigen, nach den Aufkäufen und Abbrüchen mehrerer Bauten durchgeführt. Die großstädtisch wirkenden Häuser mit gleichen Geschoß- und Traufhöhen wurden, selbstverständlich gewinnbringend, für Kaufleute und deren Personal errichtet. Bildvorlage: Historisches Museum Hannover.

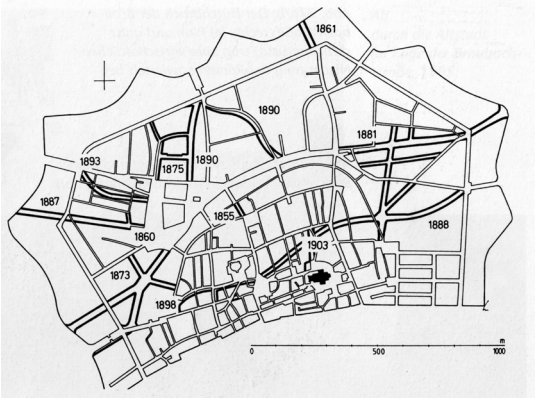

Abb. 6

den. In drei innerstädtischen Sanierungsgebieten (Abb. 7) wurden wieder mehrere Straßendurchbrüche durchgeführt und der Einwohnerbestand von 21.000 auf 15.000 gesenkt. Die Spekulationen um die gewinnbringende Verwertung des Baugrunds blieben hier aus, weil die hiesigen Viertel wieder durch die dringend gebrauchten Hafenarbeiter besiedelt werden sollten[14] .

Derartig umfangreich angelegte Flächensanierungen blieben jedoch im 19. Jh. aufgrund der Bodeneigentumsproblematik eine Ausnahme. Das Thema „Durchbruchsanierungen", wie die bereits beschriebenen von Hannover, Frankfurt und Hamburg hörte in Deutschland mit dem Ersten Weltkrieg auf. Die danach aufgekommene Wohnungsnot machte wieder die Konzentration auf die suburbanen Wohnbauprojekte erforderlich und führte zu einer weiteren Verdichtung der Altstädte.

Spätestens an dieser Stelle ist kurz auf eine langsam aufkommende Welle der Kritik hinzuweisen, die sich gegen den spekulativen, vernachlässigenden oder beliebigen Umgang mit historischen Städten wandte. War die Denkmalpflege des 19. Jh. eindeutig auf die Beschäftigung mit herausragenden Einzelmonumenten beschränkt, so ändert sich das allmählich bereits vor und um die Jahrhundertwende. Die Wertschätzung, die den historischen Ensembles ein individualistischer Stadtplaner wie Camillo Sitte (1843-1903) entgegen brachte, setzte sich fort. Die Themen der „Stadt als Denkmal" samt ihrer alltagsgeschichtlichen Zeugnisse, der Bürgerhäuser und der Protest gegen den Reißbrettschematismus der Vätergeneration wurden mehrmals von dem 1904 gegründeten Bund Heimatschutz aufgegriffen. Einige populärwissenschaftliche Publikationen thematisierten Idee der Altstadterhaltung[15] .

Auch wenn sich das zynisch oder zumindest paradox anhört: Die Sorge um das Bewahren der historischen Stadtbilder zeigte sich schon bei den genannten „Durchbruchsanierungen". Bei den beschriebenen gründerzeitlichen Maßnahmen in Frankfurt wurden zum Beispiel die Straßendurchbrüche, parallel zu den bestehenden historischen Straßenzügen, mitten durch die Baublöcke und deren Hinterhöfe gelegt. Auf diese Weise konnten die Straßenfronten mit den altertümlichen und mittlerweile geschätzten Fassaden erhalten und die pauschal abgelehnte Hofbebauung beseitigt werden. Im Übrigen war diese Straßendurchbruch-Methode auch kostengünstiger als die Fluchten der historischen Straßen zu erweitern und die Vorderhäuser zu ersetzen[16] .

Angesichts von überfüllten Altstädten und einer steigenden Wohnraumnachfrage erwiesen sich die Stadterweiterungen als eine logische Konsequenz des Stadtwachstums. Jedoch waren die Bauvorschriften in mehreren Ländern nicht wirksam genug, um in manche spekulativen Baugeschäfte einzugreifen. Eine der negativen Folgen in den industriegeprägten Städten war die Bildung der berühmtberüchtigten „Mietskasernen", mit bis zu achtgeschossigen Seitenflügeln und mit mehreren stark unterbelichteten Hinterhöfen (Abb. 8).

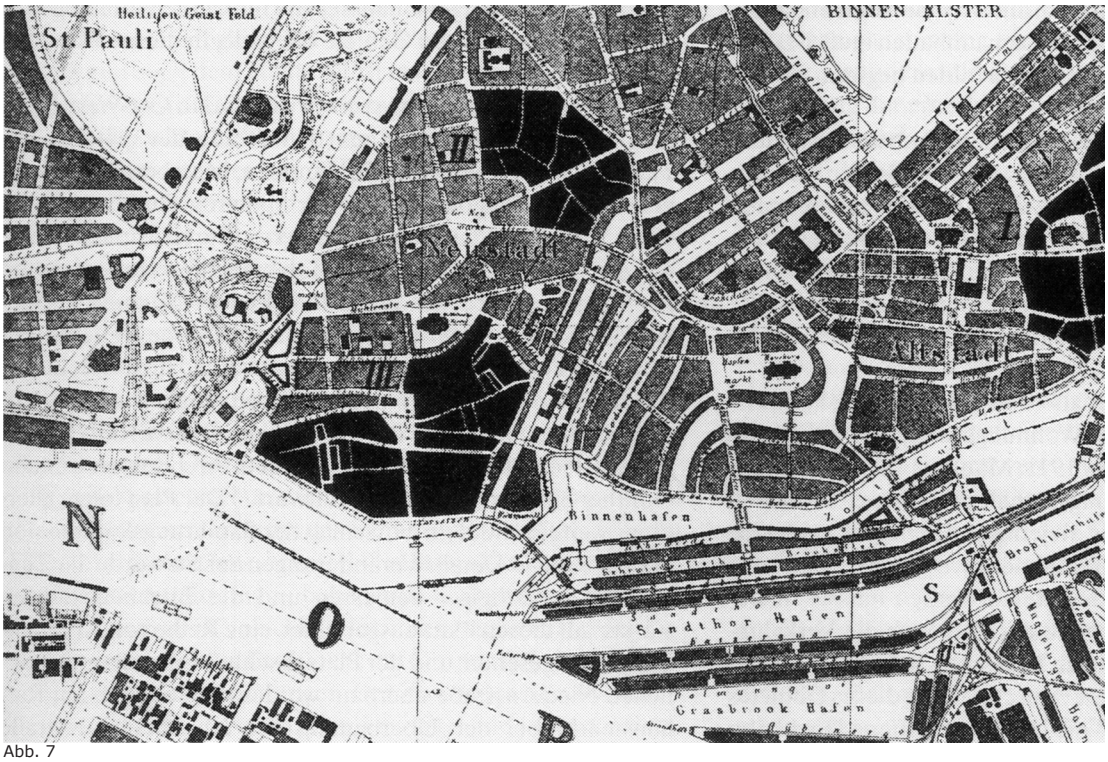

Abb. 7

14 Ursula v. Petz, Petz, Stadtsanierung im Dritten Reich. (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 45) Dortmund 1 987,S. 25-27, sowie Dirk Schubert, „Der Städtebaukunst dienen — und der Finanzdeputation eine Freunde bereiten" oder: Die wechselvolle Geschichte der Stadtsanierung der südlichen Altstadt. In: Ulrich Höns (Hrsg.) Das ungebaute Hamburg. Visionen einer anderen Stadt in Architektonischen Entwürfen der letzten hundertfünfzig Jahre. Hamburg 1991, 5. 46-58

15 Hiermit ist zum Beispiel die Buchserie „Die schöne deutsche Stadt" gemeint, in deren Rahmen die Bände „Mitteldeutschland" (München 1911) „Norddeutschland" (München, 1913) von Gustav Wolf und „Süddeutschland" von Julius Baum (München 1912) erschienen sind.

16 Petz, S. 27.

Abb. 6, Frankfurt / M., Kartierung von Straßendurchbrüchen des ausgehenden 19. und des Beginns des 20. Jh.[12] .

Abb. 7, Plan der drei Sanierungsgebiete in Hamburg, die per Senatsbeschluss ein Jahr nach der Choleraepidemie von 1892 ausgewiesen wurden, Deutsche Bauzeitung 1926. Bildvorlage nach Dirk Schubert, wie Anm. 14., 5. 47.

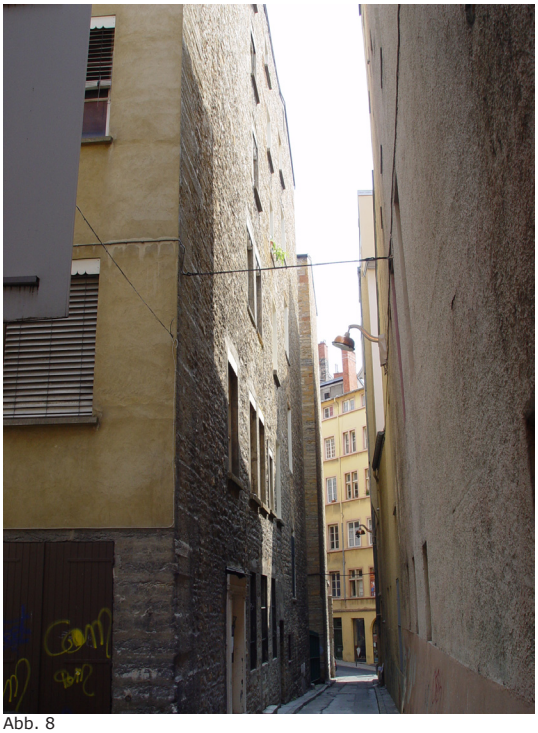

Abb. 8

Erneut wurde der dicht bebaute Hinterhof zum Inbegriff von ungesunden Lebensverhältnissen[17] .

Diese wiederkehrende, negative Erfahrung mit hohen Einwohnerdichten und mit der Hinterhofbebauung führte die immer stärker reformatorisch denkenden Planer zum Übergang von der Block- zur rigorosen Blockrandbebauung, der sich um 1900 vollzog. Gleichzeitig wurden aber mehrere neue Arbeitersiedlungen — so wie das schon vorher mit den Villensiedlungen der Fall war — in „offener Bauweise" ausgeführt (Abb. 9).

Alle diese Prozesse führten in der Folge zur Überzeugung, dass jede altstädtische Hinterhofbebauung konsequent abzureißen wäre. Aus heutiger Sicht ein absolut bedauernswerter Zusammenhang, weil nach dem aktuellen Stand der Forschung die ältesten Zeugnisse der Grundstücksbebauung in vielen Städten nicht im vorderen, sondern im rückwärtigen Parzellenbereich zu erwarten sind[18] . Ganz abgesehen vom Verlust zahlreicher, einst reich ausgestatteten Hintergebäuden der neuzeitlichen Periode.

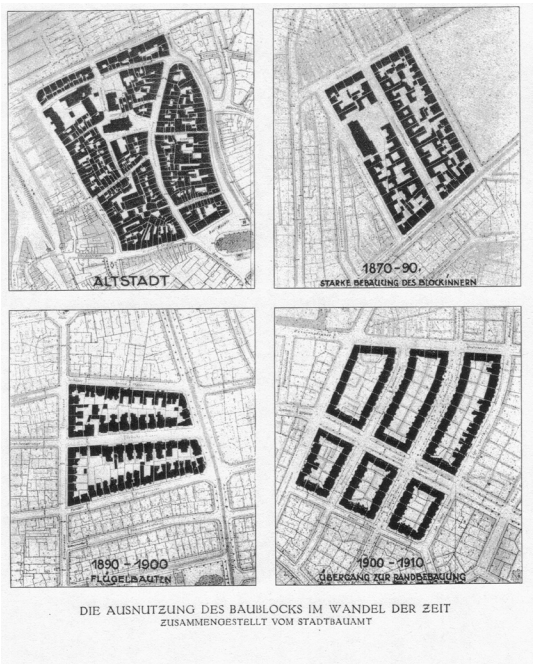

Abb. 9

Licht, Luft und zeitgemäße hygienische Zustände konnten eigentlich nur am Stadtrand in den zahlreich entstehenden, gut durchgrünten Siedlungsgebieten realisiert werden. Gerade der suburbane Siedlungsbau, der durch Eingemeindungen der Dörfer und auf diese Weise durch den billigen Zugriff auf die großen Flurstücke möglich war, wurde bis in die 1930er Jahre zum eigentlichen Spielplatz von Bauaktivitäten. Er wurde freilich durch den Ausbau von städtischen Straßenbahnen und das Wachstum des Autoverkehrs begünstigt; So waren beispielsweise in Hannover 1939 immerhin 26.000 Kraftfahrzeuge registriert[19] .

Die Kontraste im Wohn- und Verkehrsstandard zwischen den seit zwei Generationen vernachlässigten Altstädten und den immer humaner geplanten Stadterweiterungen wurden im ersten Viertel des 20. Jh. immer krasser. Das anschwellende Problem wurde dementsprechend in dem bedeutendsten Manifest der frühmodernen Stadtplanung kommentiert. Die 1933 unter der Leitung von Le Corbusier verfasste „Charta von Athen" forderte den Abbruch der „Elendsquartiere rund um die Monumente"[20] .

Die Altstadtsanierungen der faschistischen Zeit

Genau diese modernistische Forderung wurde im Zeitalter der faschistischen Herrschaft aufgegriffen und tatsächlich im großen Stil realisiert und zwar nicht nur in Deutschland, sondern auch in Italien. In Rom wurden schon in den 1920er Jahren manche Quartiere „gelichtet". Diese Aktivitäten waren allerdings unvergleichbar mit dem Zerstörungsgrad des mittelalterlichen und neuzeitlichen Kulturerbes anlässlich der programmatischen „Freilegung" der antiken, imperialen Bebauungsschicht in den 1930er Jahren.

Das belegen die Stadtumbaumaßnahmen, die nach der Machtübernahme durch Mussolini mit einem Generalbebauungsplan vom 06. Juli 1931 in Rom gestartet wurden. Zunächst waren die Zentrumsbewohner in die außerstädtischen, mit billigstem Material erbauten Baracken zwangsumgesiedelt worden. Zur Lage dieser Notunterkünfte ordnete im März 1930 der Gouverneur von Rom an: *„Grundstücke auf offenem Land, die von den großen Verkehrsadern aus nicht sichtbar sind"*[21] . In den ältesten Stadtteilen konnten somit die großartigsten antiken Monumente wie Colosseum oder Maxentiusbasilika „freigelegt" werden (Abb. 10), um so den neuen faschistischen Machtanspruch zu manifestieren. Am 22. Oktober1934 stand der „Duce" mit einer Spitzhacke auf dem Dach eines Hauses unweit des Augustusmausoleums und hielt eine kurze Ansprache an die hier versammelten Kameraden, Arbeiter und Würdenträger, die mit dem „Freischlag" des kaiserlichen Monumentes, d. h. mit dem Abriss von 120 Wohngebäuden beginnen sollten[22] . In der Tat ging es hier nicht nur um die Geschichte und Schönheit,

17 „Unsere Altstädte hatten ursprünglich gesunde Wohnverhältnisse, denn es gab fast nur Vorderhäuser und diese waren nur ein- oder zweistöckig und gut gebaut Es muß der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werden; die Vorderhäuser sind, wenn sie ordentlich und gut gebaut sind, zu erhalten, dagegen sind die Hinterhäuser und Seitenflügel und alles andere, was in die Höfe und Gärten hineingebaut ist, zu beseitigen." Otto Blum, Städtebau. 1937 (Fragmente über die Altstadtgesundung, 5. 148-154). Zitiert nach: Stadt erneuern!, wie Anm. 9, 5. 165.

18 Diese Erfahrung machte der Verfasser zunächst durch Erforschung von Stadtstrukturen in Thüringen. Siehe dazu: P. Zalewski, Baugeschichte einer Handwerkerstadt. Stadtgefüge und Baukonstruktionen in der Stadt Schmalkalden vom 13. bis zum 18. Jahrhundert. (Arbeitshefte des Thüringischen Landesamtes für Denkmalpflege, Neue Folge 12) Erfurt — Altenburg 2003, S. 52-53.

19 Konstanty Gutschow, Aufbauplanung Innenstadt Hannover. In: Stadtmitte Hannover. Beiträge zur Aufbauplanung der Innenstadt. Hannover 1949, S. 14

20 Le Corbusiers „Charta von Athen" Texte und Dokumente. Kritische Neuausgabe. Hrsg. v. Thilo Hilpert. Braunschweig 1984, S. 153

21 Zitiert nach Mario Fabio, Historische Stadtzentren Italiens. Köln 1980, S. 158.

22 Ingrid Brock, Das faschistische Erbe im Herzen Roms. Das Beispiel Piazza Augusto Imperatore. In: Denkmale und Gedenkstätten. (Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar Jg. 41/1995, H. 4/5) 5. 129-156.

Abb. 8, Lyon, Mietskasernen (im Viertel Croix Rousse) unweit von städtischen Prachträumen des 19. Jh.. Foto Verfasser 2006.

Abb. 9, Wandel von Bebauungsmustern im späten 19. und frühen 20. Jh. nach Karl Elkart, Neues Bauen in Hannover. Hannover 1929, Tafel 7.

um die Hygiene und Verkehrsfreiheit. Die Freilegung des Augustusmausoleums erfolgte anlässlich des 2000. Geburtstags des ersten römischen Kaisers. Da sich der neue Führer der Nation als Wiedererwecker jenes Begründers des Imperiums empfand, galt es im Dienste der *„Romanità"* und *„Grandezza"*, das Augustusmausoleum von all den *„störenden"* Schichten zu *„erlösen"* (*„redenzione"*). Die Freilegung der römischen Monumente und die grandiose Umgestaltung von Rom war keinesfalls ein diktatorischer Zwang. Die römische Architektenschaft diente sich *„Seiner Exzellenz Mussolini"* bereitwillig an. Nichts anderes lässt sich von den ideologisch eingespannten Archäologen der *„Romanità"* sagen.

Abb. 10

Mit einer deterministischen Dialektik beschrieb diese „Herkulestaten" ein zeitgenössischer deutscher Autor Gert Buchheit in seinem Buch „Mussolini und das neue Italien": *„Es war ein denkwürdiger Tag, als Mussolini den Befehl gab, die römische Hauptstadt zum Mittelpunkt des Reiches zu machen, „so geordnet und so mächtig ", wie sie zu Augustus' Zeiten gewesen und wie sie der über den Trümmern weinende Petrarca geweissagt hatte" ... und weiter... Die anfänglichen Bedenken der Archäologen, die sich angesichts der gewaltigen Niederbrucharbeiten in einem Flächenraum von 14500 Hektar um ihre Lieblinge sorgten [!], konnten von der Studienkommission ebenso widerlegt werden wie die wirtschaftlichen Einwände.."*[24] .

Die Bilanz dieser Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, erwies sich bereits wenige Jahrzehnte nach dem kläglichen Ende der faschistischen Diktatur als verheerend. Nicht nur das Fehlen jeglicher wissenschaftlicher Dokumentationen, mit denen die durchgeführten Maßnahmen hätten begleitet werden sollen, ist ein Desaster. Nicht weniger schlimm waren die ernsthaften Bedrohungen der Bausubstanz, die in den 1970er Jahren festgestellt werden konnten; die präparierten Relikte des römischen Kaiserreiches waren in dem von Mussolini autogerecht ausgebauten Stadtzentrum den Verkehrserschütterungen und der massiven Umweltverschmutzung ausgeliefert worden.

Und auf welchen Wegen wurden die entsprechenden Maßnahmen in Deutschland eingeleitet? In vielen Kommunen, die das Thema der Altstadtsanierung in den 1930er Jahren ergriffen haben, waren die Diskussionen und sogar Planungen noch vor der nationalsozialistischen Machtergreifung weit vorangeschritten oder zumindest mehrmals erwogen (Braunschweig, Kassel, Köln) worden[25] . Auf diese Weise konnten die neuen Machthaber auf die zum Teil bereits bestehenden Konzepte schnell zurückgreifen. Das neue Wohnsiedlungsgesetz (Reichsgesetz vom 22.09.33) schuf hier einen günstigen Rahmen für deren Umsetzung. Die Sanierungsprogramme spielten in der allgemeinen politischen Strategie der NSDAP vor allem in der ersten Phase nach der Machtergreifung eine wichtige Rolle, weil man damit folgende Ziele erreichen wollte: 1. soziale Bereinigung in Quartieren, in denen die zahlreiche KPD-Wählerschaft noch vor 1933 für die blutigen Straßenschlachten gegen NSDAP sorgte, 2. Auftragsbeschaffung für die Handwerksbetriebe und somit Anbindung des Mittelstands, 3. allgemein erwünschte Verkehrsverbesserungen, 4. kulturpolitische Stilisierung einer geordneten und solidarischen mittelalterlichen Stadtgemeinde als Kontrast zu den „chaotisch-kosmopolitischen" Metropolen des Industriezeitalters.

Zur Umsetzung von Altstadtsanierungen war auch ein entsprechendes, auf den Bau von Reichsautobahnen abzielendes Gesetz vom Dezember 1933 behilflich. Es regelte das Enteignungsverfahren, indem anstelle der *„vollständigen"* Entschädigung für eine Enteignung (Weimarer Verfassung) eine *„angemessene"* Entschädigung vorsah[26] .

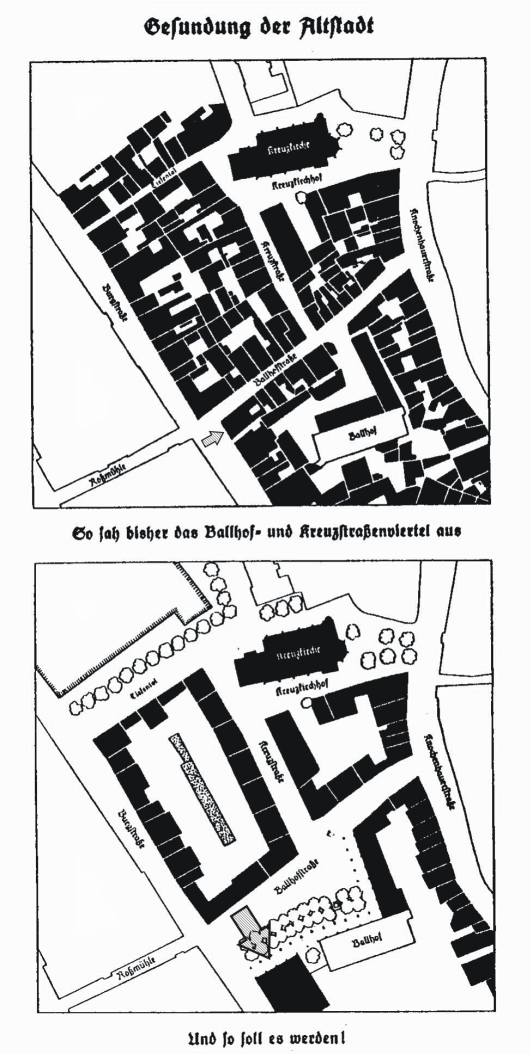

Abb. 11

23 Kuno Renatus, Axel von Graefe, Das neue Italien. München 1933. Bild und Zitat 5. 30.

24 Gert Buchheit, Mussolini und das neue Italien. Berlin 1938, S. 23 9-240.

25 Die Nachkriegsliteratur zu den Altstadtsanierungen der 1930er Jahre umfasst mehrere zerstreute Artikel und einige Monographien. Unter den letzteren seien nur einige genannt von Ursula von Petz (1987, Altstadtsanierungen der NS-Zeit allgemein), Christian Kopetzki, Vera Lasch, Folckert Lüken-Isberner, Jutta Schlier (1987, Hrsg. Stadterneuerung in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus), Hartmut Schultz (1983, zu Kassel) oder die jüngste sehr empfehlenswerte Arbeit von Bitte Pusback (2006, zu Danzig).

26 Alfred Ketter, Technik der Altstadtsanierung. Mit Anhang: Neue Wege zur Enteignung von Grundeigentum. Bad Liebenwerda-Berlin 1935, S. 64.

Abb. 10, Rom, Abrissarbeiten am Colosseum im Juli 1932. *„So hat Mussolini den Besitzstand der Archäologie in wenigen Jahren stärker vermehrt als es frühere, wissenschaftlich nicht mindert bemühte Zeiten in Jahrzehnten vermochten"*[23] .

Abb. 11, Hannover, eine schematische Darstellung des vorgefundenen und des geplanten baulichen Zustandes im so genannten Ballhofsviertel. Besonders beachtenswert ist die Schaffung des Ballhofsplatzes (auf beiden Plänen jeweils untere Bildhälfte). Die Pfeile markieren die Lage der Fassade Burgstrasse 10 vor und nach der Sanierung, vergl. Abb. 12-13. Bildvorlage: Theodor Arends, Neues Schaffen. Die Hauptstadt Hannover 1935/36. Hannover 1936, S. 28.

Abb. 12

Abb. 13

Eines der spektakulären Beispiele derartiger Altstadtsanierungen stellt die Umgestaltung des so genannten Ballhofsviertels in Hannover dar (Abb. 11-13). 1932 begann die Abteilung Wohnungsaufsicht des Wohnungsamtes mit einer photographischen Bestandsaufnahme und Plandokumentation von Elendswohnungen in der Altstadt. Seit 1934 wurden die Überlegungen bezüglich der Auswahl des Sanierungsgebietes konkretisiert. Man wählte den Abschnitt etwa zwischen der Kreuzkirche und dem sogenannten „Ballhof", einer 1649 im herzöglichen Auftrag erbauten Halle für Federballspiele. Die noch 1936 anstehende Überlegung, den Ballhof zugunsten einer Tankstelle abzureißen, wurde im selben Jahr abgelehnt[28] . Anschließend wurde die Sanierungsplanung genehmigt, die meisten Grundstücke an der Ballhofsstrasse von der Stadt gekauft, eines zwangsenteignet, anschließend gleich zwölf Häuser abgerissen, und einige weitere für den Abriss geräumt[29] . Drei Jahre später, kurz vor Kriegsbeginn war die „Gesundung" dieses ersten Sanierungsabschnitts abgeschlossen, was für viele Anerkennungszeilen in der Presse sorgte. In baulicher Hinsicht wurde hier ein ganzes Viertel kurzerhand abgerissen und die anderen Viertel durch die Beseitigung von Hinterhofbauten auf das Leitbild der Blockrandbebauung gebracht. Der Balihof wurde auf diese Weise „freigelegt". Beseitigt wurde z. B. ein Backsteinbau aus dem späten 19. Jh. in dem sich ein jüdischer Betsaal befand, was bei der Beschreibung der Freilegungsmaßnahmen mit einem befreienden Ton mitgeteilt wurde[30] . Vor dem „Ballhof", der nun zum Veranstaltungsraum des anschließenden HJ-Heims wurde, entstand ein Appellplatz.

Die weitestgehend beliebige und bedenkenlose Beseitigung der teilweise geschichtlich relevanter Hinterhofgebäude und damit die Umgestaltung der altstädtischen Quartiere nach dem Leitbild der Blockrandbebauung mit „frei geschlagenen" Innenhöfen, wiederholte sich bei den meisten Sanierungen, die im Dritten Reich geplant und teilweise auch ausgeführt wurden.

Ab 1938 durch die scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten auf der Basis des *Gesetzes über die Neugestaltung der deutschen Städte* wurde in der nationalsozialistischen Zielhierarchie die hier beschriebene „Altstadtgesundung" von den monumentalen Planungsvisionen abgelöst. Planungsvisionen, die schon gar keine Rücksicht mehr auf die kulturgeschichtliche Aussagekraft des Stadtgrundrisses nahmen. Aber das ist schon ein anderes Thema.

Das was hier anhand der quartierbezogenen Altstadtsanierung aufgezeigt wurde, entsprach einem neuen seit den 1930er Jahren gebräuchlichen Schlagwort im Vokabular der Stadtplaner, nämlich der „Auflockerung". Der neue Begriff bekam auch angesichts des erwarteten und schließlich auch erfolgten Bombenkrieges und der besonderen Brandgefahr in dichter Bebauung eine besondere Bedeutung.

Ausblick. Der Umgang mit Altstädten zwischen 1945 und den 1970er Jahren.

Die Nachwirkung des oben geschilderten Kapitels auf den Umgang mit den deutschen Altstädten nach dem Zweiten Weltkrieg war gewaltig und kann in diesem Rahmen, als Ausblick nur annähernd angedeutet werden.

Wichtig ist jedoch festzuhalten, dass die in den 1930er Jahren festgelegten Prinzipien der Flächensanierung gleichzeitig eine planerische Kontinuität sowie einen ideologischen Bruch erfuhren. Woran lag der Bruch? Nach dem Untergang des Dritten Reiches wollte sich die zuvor etablierte und nach wie vor tätige Stadtplanergeneration nicht mit der Geschichte, auch mit der Baugeschichte zu befassen. Über Nacht wurden viele der vormals historisierend diktatorisch entwerfenden Architekten zu technokratisch veranlagten Verehrern des „International Style".

Nach der kulturellen Aneignung der mittelalterlichen Altstädte durch die NS-Propaganda wurden dieselben nun einer grobschlächtigen Bewertung unterzogen. Einer Bewertung, die lediglich den singulären Monumentalbauten des älteren Baudatums ein Überleben garantierte[31] .

Auf die Kontinuitäten (auf die „Tradition" der Straßendurchbrüche) baut der zukunfts- und autogerechte Neuaufbau mit seinem Bestreben die Straßen zu verbreiten[32] , was zu ei-

27 Hammer-Schenk, S. 201.

28 Schaffen. Die Hauptstadt Hannover 1935/36. Hannover 1936, S. 29.

29 Freiherr von Erffa, Die Wiederherstellungsarbeiten des alten Ballhofsaales in Hannover. In: Das Bauwerk (Ausgaben A und B). Juni 1941, H. 6, 5. 161-167.

30 Karl Elkart, Die Altstadtsanierung in Hannover. In: Der soziale Wohnungsbau in Deutschland, 1. Jg., 01.09.1941, H. 17, S. 587.

31 Dazu P. Zalewski, Zwischen Stadtautobahnen und Traditionsinseln. Zur Bedeutung der Historizität im autogerechten Wiederaufbau Hannovers nach 1945. Der Beitrag erscheint in Kürze in den Schriften der Koldewey-Gesellschaft (Bericht über die Tagung „Aufbau Ost — Aufbau West", im Breslauer Architekturmuseum vom 24. bis zum 28.05.06.)

32 Auch der Stadtbaurat von Hannover Prof. Rudolf Hillebrecht berief sich bei der Beschreibung seiner Pläne zur autogerechten Gestaltung der Stadt auf die vorbildlich genutzten oder auch verpassten Chancen der Straßenbauprojekte der Vergangenheit. P. Zalewski, Rudolf Hillebrecht und der autogerechte Wiederaufbau Hannovers nach 1945. In: Universität Hannover. Festschrift zum 1 75-jährigen Bestehen der Universität Hannover. Hildesheim 2006, S. 95.

Abb. 12, Hannover, Ballhofsviertel vor der Sanierung. Links neben dem hier dargestellten Haus Burgstrasse 10 (bis dahin „Gasthaus Alpenrose") verlief eine enge Gasse. Die Umgestaltung kurz vor dem Zweiten Weltkrieg bediente sich eines starken Eingriffs in die Struktur und Substanz des Hauses und der Gasse...

Abb. 13, ... Das Haus Burgstrasse 10 — hier rechts im Bild — wurde zwei („bereinigte") Parzellen weiter südlich „geschoben", um 90 Grad gedreht, und ohne das frühere 3. Obergeschoss auf einem veränderten Steinsockel wiederaufgebaut. Das Quartier hinter dem Gasthaus wurde entsprechend der früheren Planung (s. Abb. 11) weitgehend abgerissen. An seiner stelle entstand ein „Appellplatz", umgeben durch teils historisierende, teils historische Fachwerkbauten, in denen die Räumlichkeiten eines Hitlerjugend-Heims eingerichtet wurden. *„Die Umformung eines ganzen Stadtteils, die durch eine gründliche Sanierung hervorgerufen wurde, brachte naturgemäß auch eine Umsiedlung der Bevölkerung mit sich Alle Dirnen, die in dieser Gegend sehr zahlreich wohnten, wurden schon mit Rücksicht auf die Nähe des HJ-Heimes entfernt. Der größte Teil wurde außerhalb Hannovers untergebracht"*[27] . Abb. 12-13, Historisches Museum Hannover.

ner Serie von rücksichtslosen Eingriffen in die Stadtgrundrisse führte (Braunschweig, Düsseldorf, Frankfurt M., Hannover, Lübeck, Ulm). Im Rahmen der bereits im 19. Jahrhundert vorgezeichneten Flächensanierung wurden in vielen Altstädten ganze Bebauungsquartiere abgeräumt; Egal, ob diese Maßnahmen im Rahmen des Städtebautrends zur „Auflockerung" (1950er) oder jenes zur „Verdichtung" (1960er) durchgeführt wurden. Der spätestens in der Charta von Athen 1933 festgelegte Kurs zur Trennung verschiedener Grundfunktionen im Stadtgefüge entzog vielen Altstädten deren Urbestimmung: das Wohnen. Die historischen Zentren wurden nun zum Fokus des Einzelhandels mit der Folge der Errichtung von unmaßstäblichen Warenhäusern (nach Flächenabrissen älterer Quartiere), die heute wiederum aufgrund der Shopping-Konkurrenz an den Stadträndern selbst um ihre Existenz bangen[33] .

Auch die Mechanismen der „Sanierungstechnik" haben sich teilweise wiederholt. Wie schon in Paris des 19. Jahrhunderts wurde die Flächensanierung von oben, d.h. durch die Stadtverwaltungen, Immobilienagenturen, Banks betriebenen und zwar mit der Absicht der Bodenverwertung. Als berühmtestes Beispiel sei hier der Frankfurter Westend genannt[34] .

Die methodisch noch im vorigen Jahrhundert steckende und ohnehin jenseits jeder gesetzlichen Grundlage existierende Denkmalpflege wusste bis in die 1970er Jahre nur selten einen Beitrag zum Städtebaulichen zu liefern.

Die negativen Vorstellungen einer übervölkerten Altstadt der Industrialisierungszeit mögen eine, ideologisch verfärbte, Rolle im Umgang mit dem baulichen Erbe in der DDR gespielt haben. Hier war aber die zerstörerische Politik der SED-Leitung eher durch die politpropagandistische Sanktionierung der eigenen Position (demonstrative Sprengungen mehrerer Monumente u.a. in Berlin, Leipzig, Potsdam, Rostock) und durch die Erfüllung der Zielsetzungen des Wohnungsbaus geprägt.

Sowohl in West- als auch in Ostdeutschland kamen die kritischen Diskussionen über die Stadtpolitik nicht unbemerkt, die u. a. von Jane Jacobs (1963) und Alexander Mitscherlich (1965) gestartet wurden.

Alles in allem musste der Bundespräsident Walter Scheel im Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 das Resümee ziehen: „Nach einer Erhebung des Europarates ist in Deutschland nach dem Kriege mehr Schutzwürdiges zerstört worden, als während des Krieges". Erst damals, seit den 1970er Jahren, nachdem man von der „zweiten Zerstörung" des Landes zu sprechen begann, vollzog sich in Deutschland ein Wechsel in der Behandlung der Altstädte. Ebenso wurden die Denkmalschutzgesetze verabschiedet und die denkmalpflegerischen Fachbehörden gebildet. Das Umdenken in Deutschland kam relativ spät. Zum Vergleich sei hier auf Frankreich und Polen (wo die Altstadterhaltung ohnehin einen ganz anderen Rang hatte) verwiesen, wo schon 1962 der Ensembleschutz gesetzlich verankert wurde[35] . Im selben Jahr wurde die Altstadt von Bologna für den Autoverkehr gesperrt und eine bewahrende Erneuerung unter der Leitung von Leonardo Benevolo eingeleitet.

Seit den 1970er Jahren hat sich sehr viel zum Positiven verändert; Die Anwendung der, in den 1990er Jahren verfeinerten, Methoden der städtebaulichen Denkmalpflege hat in Verbindung mit zahlreichen Fördermöglichkeiten in den neuen Bundesländern beeindruckende Ergebnisse erbracht.

Dennoch sind die historischen Altstädte in Deutschland auch heute zahlreichen Gefahren ausgesetzt, wozu der gegenwärtig fortschreitende Strukturwandel sowie die parallele Schwächung der Denkmalpflege im gesetzlichen und finanziellen Sinne gehören. Die Erinnerung an den manipulierten oder allzu lässigen Umgang mit historischen Stadtkernen im 20. Jahrhundert und an die unwiederbringlichen Identitätsverluste im Namen längst überholter „Fortschrittphasen" soll einem Ansporn dienen. Einem Ansporn zu mehr Nachhaltigkeit beim Umgang mit individuellen und nicht erneuerbaren kulturellen Resourcen der Städte. Eins ist sicher, die Namen der verantwortlichen Planer werden in zukünftigen Büchern zur Kulturgeschichte genannt. Aber in welchem Kontext?

33 „Die Expansion der Kaufhausunternehmen nahm 1965 aus Sicht des Bundeswirtschaftsministeriums derart bedrohliche Formen für den Mittelstand an, daß sie Politikern und Konzernchefs Anlaß zu einem Gentlemen Agreement bot: In den nächsten 30 Monaten sollten in Städten mit weniger als 200.000 Einwohnern keine neuen Warenhäuser mehr errichtet werden. Das Abkommen hatte jedoch lediglich aufschiebende Wirkung: Seit 1967 drängten die zwischenzeitlich angesammelten Investitionen geballt auf den Markt." Tim Schanetzky, Stadtsanierung und Strukturwandel im Einzelhandel. Das Beispiel der Hertie-Investition im Essen-Steele der sechziger Jahre. In: Akkumulation. Informationen des Arbeitskreises für kritische Unternehmens- und Industriegeschichte, hg. v. Lehrstuhl für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Fakultät Geschichtswissenschaften, Ruhr-Universität Bochum. Nr. 12/1998, 5. 13. Bereits in den 1970er Jahren kam die erste Warenhauskrise und 2004 plante die Karstadt-Kette die Schließung von mindestens 70 Warenhäuser.

34 Das von der Bombenzerstörung verschonte Viertel bestand noch bis in die 1950er Jahre aus klassizistischen Villen und Gärten. In der darauf folgenden Zeit steigerten sich die Immobilienspekulationen und die Vertreibung angestammter Bewohner. Die Sanierungsleitenden setzten ihren Willen durch, trotz der Bevölkerungsproteste und der antispekulationsgerichteten „Häuserkämpfe" der linksradikalen Gruppierungen (mit der Beteiligung des jungen Joschka Fischer innerhalb der „Sponti"-Szene).

35 Dazu s. Sanierung historischer Stadtkerne im Ausland. (Schriftenreihe „Stadtentwicklung" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau.) Bonn 1975.

Prof. Dr. Przemyslaw Paul Zalewski, geb. 1967 in Bialystok/Polen. 1986-92 Studium, 1992-94 Aufbaustudium: Kunstgeschichte, Denkmalpflege, Archäologie in Torun, Bamberg, Heidelberg. 1994-1997 am DFG-Projekt „Gefügekunde und Dendrochronologie in Mitteldeutschland", Universität Bamberg, 1997-2000 freiberuflicher Bauforscher, Lehrbeauftragter des Masterstudiums European Cultural Heritage in Slubice/Polen, 2000 Promotion, TU-Berlin, 2000-2003 Wiss. Assistent, Bauhaus-Universität Weimar, u. a. Dokumentation romanischer Sakralbauten in Burgund. Seit 2004 Juniorprofessor für Bauforschung und Denkmalpflege, Universität Hannover. Schwerpunkte: Siedlungsgenetische Stadtforschung, historischer Profan- und Sakralbau in Mitteleuropa.