

DIE ALTSTADTBEREICHE WESTDEUTSCHER GROSSSTÄDTE UND IHR WIEDERAUFLEBEN NACH DER KRIEGSZERSTÖRUNG

Theodor Kraus

Mit 3 Abbildungen

The medieval quarters of large west German cities and their new lease of life after war destruction.

Summary: As survivals from the middle ages the congested cores of many large European cities pose difficult problems in their urban geography, especially regarding present-day economy and traffic. In Germany all these city centres have been destroyed by air raids.

Using as examples three Rhenish cities, Duisburg, Essen and Cologne, it is attempted to show what forces have been at work in the devastated city cores since 1945, in what forms the former „Altstadt“ (olden-city) has re-emerged, and to what extent it still lies latent. Although these three city centres differ in location, size and nature of urban life, each of them has been able to re-attract a large share of its former functions, particularly in the sphere of business life — regardless of new planning. The traditional scene of medieval building and dwelling has, however, disappeared for ever.

I.

Die aus dem Mittelalter überkommenen „Altstädte“, mit enger Bebauung und schmalen, gekrümmten Gassen, sind für die europäischen Großstädte ein Hindernis ihrer freien Entfaltung. Der Gegensatz der alten Form und des modernen Lebens ist um so einschneidender, als die Altstadt nicht nur aus Tradition mit Rathaus, Hauptkirchen und dem „alten Markt“ die Hauptfunktionen städtischen Lebens bewahrt, sondern durch ihre zentrale Lage innerhalb der erweiterten großstädtischen Agglomeration diesen Vorrang in den meisten Fällen auch für die Zukunft behauptet. Nur selten hat eine Neustadt die Aufgaben des alten Kernes übernommen, sei es im Zusammenhang mit der Entstehung eines großen Bahnhofsviertels, sei es, daß die Altstadt durch eine verkehrsfeindliche Schutzlage zu einem museumsartigen Abbild früherer Zeiten geworden ist.

Die Fragen der Altstadt bieten für den Städtebauer schon seit langem kaum lösbare Probleme. „Durchbrüche“ gibt es in Paris seit dem 19. Jahrhundert (Boulevard Haussmann), und ähnlich ist man anderwärts verfahren. Für die Bewältigung der Verkehrsaufgaben der Gegenwart gibt es kein Heilmittel, es sei denn, man bräche die engen Gassen überhaupt ab oder entkleidete die Altstadt aller ihrer Funktionen. Doch würde ein solches Radikalmittel dem traditionellen Zuge europäischen Lebens zuwider sein.

Eine Art grausigen Experimentes hat der Luftkrieg an den Altstädten besonders in Deutschland vollzogen. Sie brannten aus, wurden durch Sprengbomben zerschmettert und lagen 1945 in

Schutt und Asche. Damals fragte es sich, ob sie überhaupt wieder erstehen würden, oder ob sich ihr Leben auf neuere Viertel verlagerte. Und wenn sie sich wieder erholten, würden sie dann andere Formen annehmen, aus ihrer Enge befreit, zu einer „Neu-Altstadt“ werden?

Das Ergebnis der Entwicklung nach dem Kriege ist ein anderes. Die Altstädte zeigen — entgegen allen Planungen — die Tendenz, sich nach dem alten Grundriß und der früheren wirtschaftlichen Lokalisierung zurückzubilden, nicht anders, als es Ypern oder Arras nach dem ersten Weltkrieg taten¹⁾. Es sei dies an den Beispielen dreier kriegszerstörter rheinischer Städte erläutert, an Duisburg, Essen und Köln.

II.

Duisburgs Altstadt²⁾ (Abb. 1) ist von mittlerer Größe, ein Oval von den Maßen 800 × 400 m. Die Lage wird geographisch durch die Anlehnung an zwei Altrheinläufe im Norden und Westen bestimmt, in denen Häfen angelegt wurden. Von ihrem nordöstlichen Tore nahm der „Hellweg“ seinen Ausgang. Seit dem 19. Jahrhundert sind die Funktionen des Altstadtbereiches ziemlich begrenzt. Die Stadthäfen waren im Vergleich zu denen Ruhrorts minderen Ranges. Da der Hauptbahnhof etwa einen Kilometer östlich errichtet wurde, war die neustädtische Verbindungsstraße zu ihm (Königstraße) zur ersten Geschäftsstraße geworden. Ein Teil des inneren Geschäftslebens, in Richtung auf die Industrievororte des heutigen Rheinuferes gelegen, hatte sich von der altstädtischen Torstraße (Beckstraße) auf die äußere Umwallung (Sonnenwall) verlegt, ein auch sonst nicht seltener Fall. Aber nicht zu rauben war der Altstadt die Brückenlage (über Altrhein und Alluvial-Ebene und Ruhr nach Ruhrort und über den Rhein nach Homberg). Die Brückenstraße (Münzstraße), obwohl sehr eng, war Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn und wurde von großen Geschäftshäusern gesäumt. Auch Rathaus, Markt und altstädtische Hauptkirchen, im Bereiche des einstigen karolingischen Königshofes, lagen längs dieser Brückenachse.

¹⁾ W. Hartke, Kulturgeographische Wandlungen in Nordostfrankreich nach dem Weltkrieg, 1932.

²⁾ Duisburg, eine Ruhrindustriegroßstadt, ihre Planungs- und Wiederaufbauaufgaben. Veröffentl. d. Inst. f. Raumforschung, Bonn, 1952 [ohne Verfasseramen].

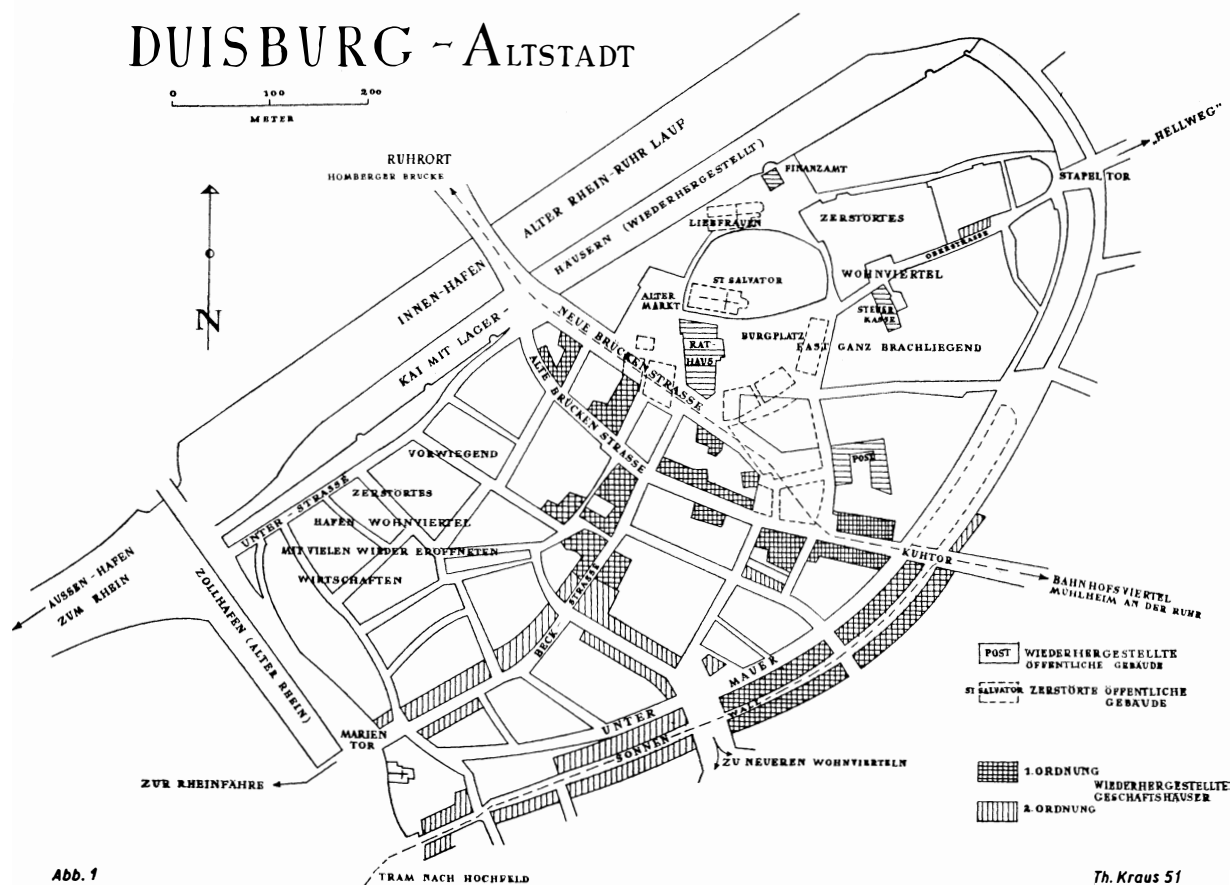


Abb. 1

Th. Kraus 51

Die Verwüstung der Altstadt war fast vollständig. Nur einzelne ältere Häuser am südwestlichen Rande entgingen der Zerstörung. Auch die öffentlichen Gebäude lagen in Ruinen. Nur langsam erholte sich der Stadtkern von seiner Lethargie. Das Rathaus wurde Teil für Teil wieder errichtet, auch andere zentrale Gebäude entstanden wieder. Unangetastet war die „Brückenfunktion“ der Altstadt geblieben, obwohl bis Ruhrort ein halbes Dutzend Brücken neu zu errichten war; die Homberger Rheinbrücke wird allerdings erst später in Angriff genommen werden.

In diesem Zusammenhang konnte ein größerer stadtplanerischer Eingriff verwirklicht werden: die alte Brückenstraße (Münzstraße) wurde durch einen breiten geradlinigen Durchbruch ergänzt, der, unter Beseitigung einiger kleiner Blöcke zwischen engen Gassen, unmittelbar von der Bahnhofstraße („Kuhthor“) zur Brücke führt, geräumig genug, die doppelgleisige elektrische Bahn aufzunehmen. Die obere und die untere Torstraße (Beckstraße) sind an keinem Durchgangsverkehr mehr beteiligt; der Sonnenwall, ein „Boulevard“ also, übernimmt allein die Verbindung vom

Hauptbahnhof zu den Industrievierteln von Hochfeld.

Das Geschäftsleben entfaltet sich, besonders nach 1948, der Verkehrssituation entsprechend und folgt, auf alten Grundstücksrechten fußend und ausgebrannte Geschäftsbauten teilweise nutzend, der Lokalisation, die vor der Zerstörung bestand. Die Münzstraße, weniger die Beckstraße, besonders aber der Sonnenwall erhalten ihre Ladenfronten wieder. Dem neuen Durchbruch, der Schwanenstraße, kehren sich vorläufig die Rückseiten der Münzstraßengeschäfte zu, allerdings mit neuen Schaufenstern. Die Wohnviertel bleiben tot; sie hatten, besonders im Nordosten, auch zuvor keinen modernen Stil gefunden. Völlig brach liegt das Kirchenviertel um St. Salvator und Liebfrauen; dort gibt es keine Gemeinde mehr, die zum Gottesdienst kommen könnte. In den wenigen erhaltenen Häusern des Hafenviertels haben die Gastwirtschaften wieder eröffnet, die der Art ihrer Kundschaft angepaßt sind. Der verödete Altstadtbereich außerhalb der Geschäftsstraßen vermag sich aus eigener Kraft nicht zu regen.

Der Fall Essens, Deutschlands größter und bekanntester Industriestadt³⁾, weist einige Besonderheiten auf (Abb. 2).

Die kleine ummauerte Altstadt der Abtei- und Straßensiedlung am Hellweg — in den Maßen

Industrie-Agglomeration geworden. Das Flächenverhältnis der Altstadt zu den Außenvierteln war mit 1 : 200 so extrem, daß man hätte erwarten sollen, daß eine Neustadt den alten Kern aus seinen Funktionen verdrängt. Aber dessen geo-

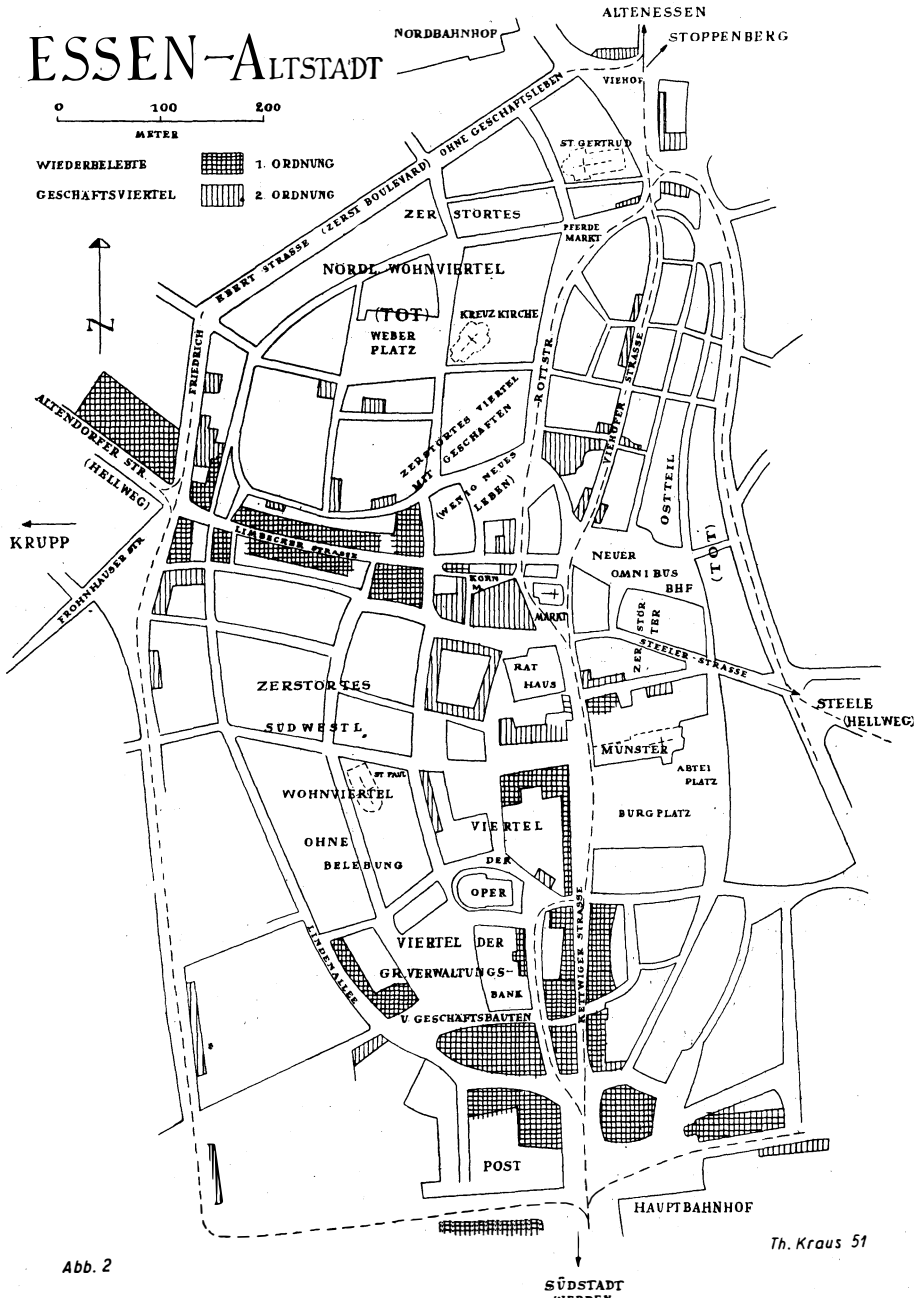


Abb. 2

Th. Kraus 51

eher etwas kleiner als Duisburg — mit bescheidenen ökonomischen Regungen im Mittelalter, war im 19. Jahrhundert Mittelpunkt einer riesigen

graphische Situation erwies sich als sehr stark. Auf schmalen, nicht sehr hohem, aber bei Höhenunterschieden bis zu 30 m deutlich markiertem, nordsüdlich gerichtetem Riedel gelegen, hielt die Altstadt, inmitten der Hellwegbörde, gerade die Mitte zwischen der zertalten Schiefergebirgsregion

³⁾ Letzte Darstellung, ohne Eingehen auf vorliegendes Problem: D. Weis, die Großstadt Essen, Diss. Bonn 1950.

an der Ruhr im Süden und den Brüchen des Emschertals im Norden. Die Nordsüdstraße (Kettwiger Straße) verläuft als Höhenweg, östlich und westlich von Talrinnen begleitet. Der ältere Nordbahnhof und der Hauptbahnhof liegen unmittelbar vor Nord- und Südtor. Es mochte nach 1900 scheinen, als werde das Viertel südlich des Hauptbahnhofs, ebenfalls in Plateaulage, zwischen Huysens-Allee und Rellinghäuser Straße, mit der Zeit wichtige zentrale Funktionen an sich ziehen; aber diese Tendenz hat sich nicht durchgesetzt. Die Altstadt behauptet sich. Es kommt ihr dabei die Verkehrssituation zu Hilfe; westlich der Stadt dehnt sich nämlich die riesige Kruppsche Fabrik immer mehr aus. Nur zwei öffentliche Straßen führen, wie Servituten, quer durch das Fabrikgelände, die Altendorfer Straße, der frühere Hellweg, und die Frohnhauser Straße; beide leiten den Verkehr auf die Altstadt zu, unmittelbar vor das mittelalterliche Westtor, so daß dieser Stelle die Verkehrsbedeutung bewahrt blieb. Die mit Rathaus, Hauptkirche und Theater verbundenen Funktionen blieben ebenfalls erhalten.

So ist die Essener Altstadt zur modernen Geschäftsstadt geworden. Um 1900 bereits wurden im südlichen Teil, zwischen Münster und Bahnhof, beiderseits der Kettwiger Straße, statt der älteren Häuser neue Bauten von Banken, Industriegesellschaften und Geschäftsstellen errichtet: das frühe Beispiel einer vollkommenen „City“. Diese erste Generation von Geschäftshäusern wurde zwischen den beiden Weltkriegen noch einmal durch moderne Konstruktionen in Eisen und Beton ersetzt. Die Raumverhältnisse waren eng; Parallelgassen wurden zur Entlastung der nord-südlichen Hauptachse herangezogen. Von Westen her erlangte die Limbecker Straße als Torstraße geradezu Monopolcharakter. Nach Osten konnte die Steeler Straße, bei starker Geländeneigung, keine besondere Geltung erreichen.

Auch in Essen war die Zerstörung total. Immerhin brannten die großen Betonpaläste meistens nur aus; ihre Wiederherstellung konnte gleichsam von Fach zu Fach vor sich gehen.

Trotz der völligen Vernichtung und Unterdrückung der Kruppschen Betriebe zeigte die Stadt des Kohlenbergbaus bald nach der Katastrophe wieder Auftriebskräfte. Sie bewirkten die Wiederherstellung der „City“ in der alten Weise, nach 1948 auch der Ladenreihen der Limbecker Straße. Aber die randlichen altstädtischen Wohnviertel liegen, besonders gegen Norden, wüst. Am Ostsaum hat man, alte Rechte ablösend, einen freien Platz als Zentrale des Omnibusverkehrs geschaffen. Was aus den peripheren Straßen wird, bleibt auch in Essen noch unklar; aber der Ge-

schäftskern hat sich nach der Katastrophe in allen seinen Funktionen wiederhergestellt.

Alle Fragen, die mit Kriegszerstörung und Wiederaufleben der alten Kerne verbunden sind, vereinigt das Problem der Altstadt Kölns⁴⁾ (Abb. 3). Das liegt schon an deren Größe, bei 3 km Rheinfront und 6 km langer Binnenumwallung. Auch ist die Überlegenheit gegenüber den „Vororten“ schon seit dem Mittelalter gegeben, wo Nachbarsiedlungen nur in beträchtlichem Abstand auf fremdem Territorium bestehen durften. Ferner hat die preußische Festungspolitik nach 1815 mit dem breiten, der Bebauung verschlossenem „Rayongürtel“ diese Tendenz verstärkt. Der „Neustadt“, die seit 1880 als 500 m breiter, 6 km langer Kreisring innerhalb der erweiterten Festung angelegt wurde, fehlte schon durch ihre Gestalt die Fähigkeit, ein eigenes Zentrum zu bilden. Sie war und ist „erweiterte Altstadt“. Der Kern, aus dem Castrum der Römer entwickelt und im Mittelalter mehrfach erweitert, war als Reichsstadt jahrhundertlang ein weites, ummauerteres Lager, mit Feldern und Weingärten in den Außenbezirken; erst im 19. Jahrhundert, als die preußische Festung die Ausdehnung verhinderte, füllte sie sich ganz mit Häusern. Jedenfalls vereinigte diese Altstadt so gut wie alle städtischen Funktionen: in ihr lagen die Metropolitankirche des Erzbischofs, das Rathaus, die Gerichte und das Theater; in ihr spielte sich fast das gesamte geschäftliche Leben ab. Auch die Eisenbahn verlegte den Hauptbahnhof, den bedeutendsten des westlichen Europa, ins Innere, an den Fuß des Domes. Vor ihr, der Altstadt, lagen die Brücken, landeten die Schiffe, erstreckte sich der Handels-hafen. Nirgend wie in Köln waren die Vororte nur Industrieagglomeration und Trabantsiedlungen, die freilich durch den Abstand von zwei bis drei Kilometern in gewissem Umfange ein eigenes Geschäftsleben entwickeln konnten.

Die allgemeinen Altstadtsorgen, aus wachsendem Verkehr und Straßenenge entstehend, waren in Köln besonders groß. Schon in den Jahren vor der Zerstörung war ein Ost-West-Durchbruch zwischen der mittleren Brücke und westlicher Ausfallstraße (Aachener Straße) als Bresche geschlagen worden. Die Boulevards („Ringe“) und die breiten Rheinuferstraßen zogen den Autoverkehr an sich. Dennoch entfaltete sich im Kern die Geschäftsstadt immer stärker; sie war größeren Teils auf den Hauptbahnhof ausgerichtet und bevorzugte die alte römische Nord-Süd-Achse (Hohe Straße); sie reagierte aber auch auf den Brückenverkehr und entwickelte ost-westliche Geschäftsstraßen (Schildergasse, Breite Straße). Die alte rö-

⁴⁾ Elga Michel, die Kölner Altstadt vor und nach ihrer Zerstörung, Diss. Köln 1952 (ungedruckt).

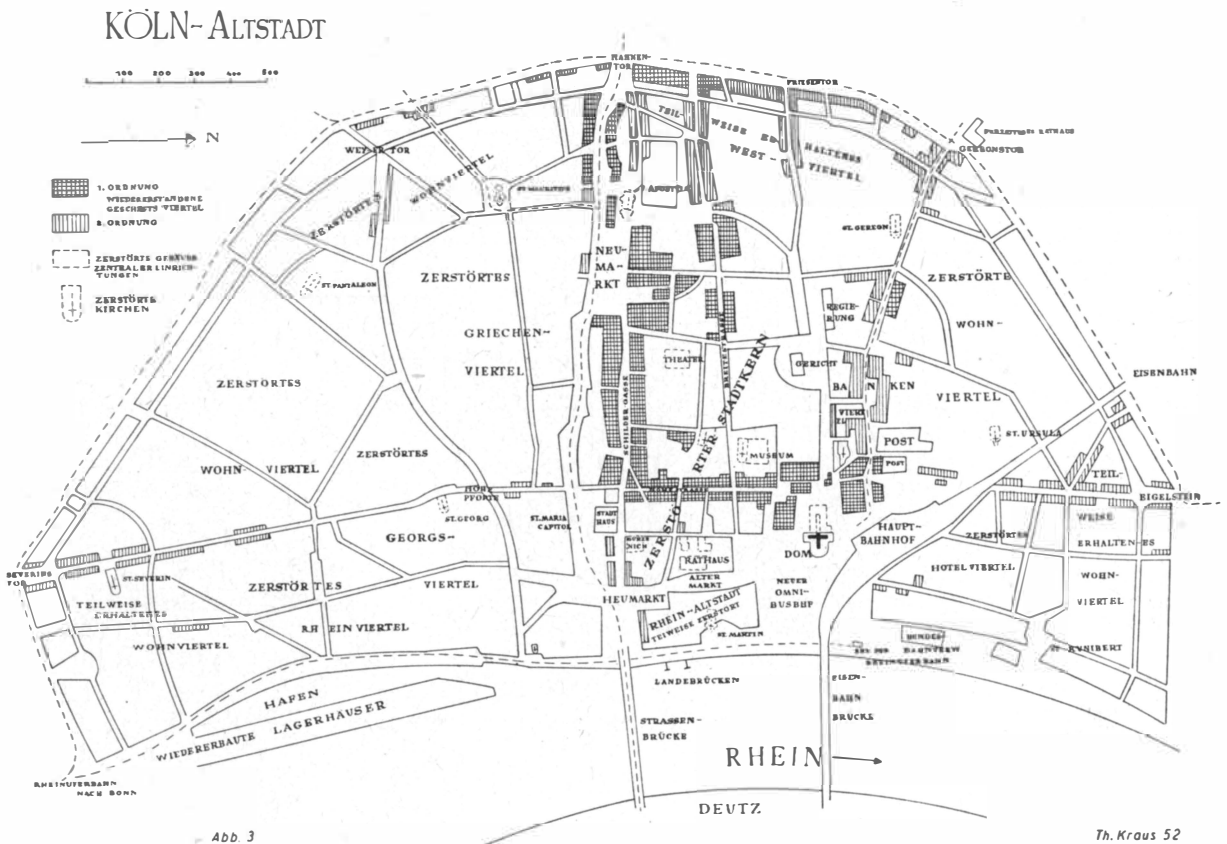


Abb. 3

Th. Kraus 52

mische Schachbrettanlage des innersten Kerns erschwerte übrigens die Bevorzugung bestimmter Straßen. Was die Enge anlangte, so machte man aus der Not eine Tugend. Die Hohe Straße, für den Wagenverkehr gesperrt, erhielt die Behaglichkeit eines „Basars“, wo rechts und links die Läden gleiche Chancen hatten.

Die mehrere Quadratkilometer umfassende Verwüstung im Kriege mußte in Köln besonders ernste Fragen aufwerfen; nur an der Peripherie des Südens und Westens waren ein paar Gassenzeilen teilweise erhalten. Kölns ganzes Wesen drückte sich in seiner Altstadt aus, und diese war 1945 tot. Dabei war die Zerstörung noch tiefgreifender als in Duisburg und Essen, weil die Brandruinen der Jahre 1942–44 in der letzten Kriegsphase noch durch Sprengbomben zerschmettert wurden, wodurch die Wiederaufrichtung der Geschäftspaläste aus zerfetztem Eisenbeton unmöglich war.

Nirgend wird so deutlich wie in Köln, daß die Chance des Wiederauflebens an das Bestehen der städtischen Funktionen und ihre Lokalisation geknüpft ist. Ohne Brücken, ohne Dom und Rathaus, ohne Bahnhof und ohne das System der Kaufläden wurde 1945 die weite Ode von keines Menschen Fuß betreten. Die Planung der Städte-

bauer dachte zwar, wie begrifflich, an breite Straßen, an Parkanlagen und moderne Häuser an Stelle der alten Gassen und des mittelalterlichen Zuschnitts der Grundstücke, aber sie war andererseits gegen den Aufbau der Dombrücke (von der 1946 ein verwendbarer Bogen nach Duisburg verkauft wurde) und gegen den Bahnhof, der, in normaler Zeit ein löblicher Gedanke, in die Neustadt verlegt werden sollte.

Nicht nach der amtlichen Planung, die mit ihren Auflagen viele Hemmungen schuf, sondern nach ökonomischer Lokalisation entstand die Geschäftsstadt neu: erst Fähren, dann Brücken, Landstellen am Rheinufer, der Bahnhof und gewiß auch der neugeweihte Domchor ließen viele Menschen in die Ruinen gelangen und schufen so die Voraussetzungen des Wiedererstehens einer Geschäftsstadt, die man schon aufgegeben hatte. Es schieden sich freilich wie in Essen und Duisburg Viertel und Straßen neuen Lebens und die Wohngegenden altstädtischer Prägung, für die es in der alten Form keine Wiederherstellung gibt. Wie Kulissen längs der Verkehrsstraßen, bemerkenswerterweise auch längs des „Durchbruchs“, werden die großen Geschäftsbauten wieder errichtet oder entstehen zunächst nur die bekannten würfelförmigen Ladenracken; dahinter aber ist

Öde, kilometerweit, bis zum fernen Stadtrand. Neben der Geschäftsstadt im Kern zeichnen sich auch die Torstraßen, von außen her befruchtet, durch neue Ladenlokale aus. Eine gewisse Verlagerung des Geschäftslebens von der Altstadt auf die Ringe, die Boulevards also, wie beim Sonnenwall in Duisburg, ist freilich unverkennbar. Dennoch ist die Zähigkeit innerstädtischen Geschäftslebens erstaunlich, jedoch aus der Funktionslagerung verständlich.

III.

Für die Kriegszerstörung der Innenstädte sind Duisburg, Essen und Köln nur Beispiele. In Deutschland sind fast alle Städte in dieser Weise betroffen, in den Niederlanden Rotterdam (schon im Mai 1940), auch in Belgien, Frankreich und England hat sich, in geringerem Ausmaß, Ähnliches ereignet. Aber gerade nach der gänzlichen Vernichtung (wie in den dargestellten Fällen) sind die Erscheinungen des Wiederauflebens für den Stadtgeographen besonders lehrreich.

Es wird nämlich, was in der Erforschung der Kulturlandschaft sonst schwer zu erkennen ist, das Verhältnis des Erscheinungsbildes zu den Kräften, die dahinter stehen, in vollkommener Weise deutlich. Nur was lebensecten, wenn auch latenten Funktionen entspricht, das kann wieder entstehen. Im Wirtschaftsleben zeigt sich dies besonders deutlich. Die Altstädte gewinnen ihren „City“-Charakter schnell zurück. Als Wohnviertel waren sie minderen Ranges; man hauste vorwiegend in längst amortisierten alten Gebäulichkeiten: diese sind nicht reparabel, abgesehen von der Tatsache, daß die Wohnungswirtschaft in Deutschland wie anderswo gebunden ist und sich daher nicht frei entfalten kann. Im übrigen aber lenkte der Verkehr, örtlich Bevorzungen und Benach-

teiligungen schaffend, auch die neue Lokalisation; „Lagerenten“ sind, ceteris paribus, unverwüsthch. So kommt auch die zentrale Lage der Altstädte im gesamten Großstadtbereich wieder zur vollen Geltung.

Die Planung, deren Denkform die Technik und deren Ideal die Kunst ist, vermag da nicht viel⁵⁾. Daß es 1945 um Sein oder Nichtsein des jeweiligen städtischen Phänomens geht, wird ihr nicht bewußt. Wie hätte man sonst, wie in Köln, auf den Gedanken kommen können, Brücken nicht mehr zu errichten und Bahnhöfe abzubrechen. Andererseits muß man zugute halten, daß die verödeten Flächen nicht frei, sondern insofern streng gebunden waren, als die alten Rechte an Grundstücken oder ortsgebundenen Konzessionen weiter bestanden. Dadurch kann sich eine großzügigere Neuplanung nur schwer durchsetzen. Es wird dies allenthalben beklagt, aber, was Deutschland angeht, wird man verstehen, daß 1945, nach zwölfjähriger Rechtsunsicherheit, die Aufhebung von Privatrenten vermieden werden mußte. Dadurch drohen, was den innerstädtischen Verkehr anlangt, trotz der riesigen offenen Brandlücken die Behinderungen weiter zu wachsen. Andererseits wird auf diese Weise der intime, in seiner Enge noch mittelalterliche Charakter der Geschäftsstadt bewahrt, was für den Käufer, wenigstens in Köln, einen großen Reiz bietet.

Wie sehr im übrigen die unter Ausnutzung der natürlichen Bedingungen und in langer Entwicklung herausgebildeten Funktionen auch die wieder erstehenden Städte bestimmten, wird der Geograph mit Befriedigung wahrnehmen.

⁵⁾ Vgl. R. Schwarz, Das neue Köln, ein Vorentwurf, 1950. Verlag J. P. Bachem, Köln.

PERIGLAZIALE UND REZENTE VERWITTERUNG UND ABTRAGUNG IN DEN HESSISCHEN BASALTBERGLANDSCHAFTEN

Kurt Scharlau

Weathering and denudation under periglacial conditions and those of the more recent past in the basalt mountain regions of Hesse.

Summary: Many of the basalt rocks of the mountains of Hesse are covered with glassy layers „Schutzrinden“ (protective rinds) of leather-brown or reddish-brown colour which in that area could only have been formed during the last glacial period (Würm). It is possible to prove this by comparison with paleolithic artefacts since these show a patina due to the same causes, and it can be further confirmed by geomorphological investigations. The post-glacial weathering of a humid type leads, in contrast to the former conditions, to a bleaching of the rocks and destruction of these old protective rinds.

These two processes of weathering which have contrary effects also provide a possible means of dating the basaltic „Blockmeere“ (boulder fields). Since they are made up of boulders which show these weathering rinds of the periglacial type they must date from the Würm period.

These morphological features of periglacial type determine the present day landscape physiognomy, but their importance varies from place to place. Since the decline of the last glacial period (Würm) dissection and degradation working upon the rock waste, whose origin is due to periglacial soil creep, has been constantly increasing, in particular in the low-lying peripheral zones, whereas in the central mountain regions of higher altitudes the periglacial features still prevail. Nevertheless, even in