

NEUORDNUNG DES INNERSTÄDTISCHEN BODENS: EIN SCHLÜSSEL FÜR DEN ERFOLGREICHEN WIEDERAUFBAU ZERSTÖRTER STADTZENTREN NACH 1945?

Mit 6 Abbildungen und 4 Photos

JOSEF NIPPER, MANFRED NUTZ und DOROTHEA WIKTORIN

Summary: Reorganization of city centre land: a key for the successful post-1945 reconstruction of ruined city centres?

The "land" factor has always played a decisive role in urban development. In business centres in particular it often presented a major hindrance to forward planning intended to do justice to "modern" requirements. In town centres, which had experienced almost total destruction during World War II, there was, at least potentially, an opportunity to carry out land reforms likely to create conditions favouring active planning and successful future development.

The wish for and the possibility of a reorganization of land use varied greatly from one city to another, however. The case studies of Cologne and Gießen present two examples of fundamentally different approaches to preparing for reconstruction. In Cologne's main shopping street (the "Hohe Straße"), there was scarcely any interference with the existing land structure, whereas Gießen carried out a comprehensive transfer procedure. This paper traces the reasons for the different approaches and the effects for the development of the main shopping streets concerned up to the present, in order to set out and evaluate the significance of land reform measures for town centre development in post-war Germany.

Einleitung

Im System Stadt ist das Stadtzentrum eines der wichtigsten Elemente. Hier konzentrieren sich Wirtschafts- und Versorgungsfunktionen, und das historische Erbe spiegelt sich hier in Gebäuden, Denkmalen und Straßen. Für die Bewohner einer Stadt ist ihr Zentrum oftmals die „gute Stube“, sowohl Identifikationsobjekt als auch Imageträger nach außen. Gerade die Stadtzentren und die dicht bewohnten innerstädtischen Wohnquartiere waren vor allem und durchaus gewollt Ziel der Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg. Die Strategie des „morale bombing“ zielte nämlich keinesfalls auf die Zerstörung militärisch wichtiger Objekte, vielmehr sollte durch Zerstörung der Lebensumwelt des Stadtbewohners, durch totale Vernichtung der Urbanität die Moral der Menschen untergraben und die Macht der Diktatoren gebrochen werden (HEWITT 1993). Letzte Konsequenz einer solchen Strategie war und ist, wie

BODGNAOVIC (1992) es für den Krieg im ehemaligen Jugoslawien formuliert, „der rituelle Städtetöten“.

Nach Beendigung des Krieges rückte zwar zunächst die Bereitstellung von Wohnraum an die erste Stelle aller Wiederaufbaubestrebungen. Die Wiedererrichtung der zumeist vollständig zerstörten Stadtzentren wurde bald jedoch ein ebenso ehrgeiziges, vielleicht sogar leidenschaftlicher verfolgtes Ziel. Es galt das „Herz der Stadt“ wiederzubeleben und gleichzeitig alte, bereits vor dem Krieg überholte Strukturen an neue Verhältnisse anzupassen. Doch mindestens so bestimmend für den Wiederaufbau wie erhaltene Keller und Fundamente oder instandsetzungsfähige Infrastruktur waren unsichtbare Hindernisse: die Eigentumsgrößen.

Immer wieder wurde die Unantastbarkeit der Besitzverhältnisse an Grund und Boden als Hemmschuh für eine „schöpferisch tiefgreifende Neugestaltung“ der Städte verantwortlich gemacht (MITSCHERLICH 1965, 19). Auch im westdeutschen Nachkriegsdeutschland haben grundsätzliche bodenreformerische Debatten das Diskussionsstadium nicht überschreiten können, doch ist der Umgang mit den Grundbesitzverhältnissen in den einzelnen Städten innerhalb des bestehenden Planungs- und Rechtsrahmens in der Wiederaufbauphase sehr unterschiedlich gewesen (siehe dazu die Beispielstädte in DURTH u. GUTSCHOW 1988 und BEYME u. a. 1992). Dies hat letztendlich auch zu einem recht verschiedenartigen Wiederaufbau der Zentren beigetragen, dessen Auswirkungen bis in die aktuelle Stadtentwicklung spürbar sind.

Die planerische Ausgangssituation nach dem Zweiten Weltkrieg

Bis zu ihrer Zerstörung im Zweiten Weltkrieg war der Grundriß deutscher Innenstädte in aller Regel mittelalterlich geprägt. Typische Kennzeichen waren enge Straßen und Gassen sowie eine kleinparzellige Grundstücksstruktur. Waren diese Merkmale zwar einerseits der Stolz einer jeden Stadt, Zeugnis ihrer

Geschichte, so waren sie andererseits entscheidende Hemmnisse bei der Entwicklung zu einem den modernen Anforderungen der Nachkriegszeit genügenden Wirtschafts- und Versorgungszentrum.

Bereits vor dem Krieg war die Innenstadt der herausragende Aktionsraum privaten wirtschaftlichen Handelns. Gerade hier befand sich der Grund und Boden zumeist in Privatbesitz und erzielten Miet- und Kaufpreise höchste Werte. In Kombination mit der Eigentumsstruktur verhinderten die hohen Bodenpreise oftmals eine vorausschauende, dem Wohle der Allgemeinheit dienende Umgestaltung, die für das historische Zentrum in seiner Funktion als öffentlicher Raum unverzichtbar gewesen wäre. Nicht umsonst wurde daher nach dem Krieg von führenden Architekten und Städtebauern ein neues Bodenrecht gefordert. Die Erfahrungen – auch während der NS-Zeit – hatten gezeigt, daß städtebauliche Neukonzeptionen bei dem althergebrachten Bodenrecht nicht zu realisieren waren. Ein den „modernen“ Anforderungen gerecht werdender Wiederaufbau der Innenstadt – so die Meinung der Fachleute – bedurfte zunächst einer Bodenneuordnung, die angesichts der totalen Zerstörung realisierbar erschien (BONCZEK 1978, 107 ff, RABELER 1990, 63 ff).

In den Westzonen wurden einzelne Vorschläge zur Bodenordnung 1947 im sogenannten Lemgoer Entwurf, einem Entwurf für ein allgemeines (Wieder-)Aufbaugesetz, zusammengefaßt. In ihm wird die Ordnung des Grund und Bodens als der „wichtigste, aber auch wohl umstrittenste Teil des Gesetzentwurfs“ angesehen (zit. n. DURTH u. GUTSCHOW 1988, 160). Der Entwurf sah eine Reihe von Bodenordnungsmaßnahmen vor, die z. T. schon in älteren Gesetzen enthalten waren, wie:

- einfacher Grenzausgleich ungünstig geschnittener Parzellen,
- Überführung von Privateigentum in den Gemeinbedarf für öffentliche Flächen,
- Umlegung ungünstig geschnittener Einzelgrundstücke,
- Enteignung,
- Zusammenlegung privater Einzelgrundstücke (DURTH u. GUTSCHOW 1988, 160).

Mit dem Instrument der Zusammenlegung wurde eine grundsätzlich neue Variante bodenordnerischer Regelung vor allem für die Stadtzentren vorgesehen. Im einführenden Abschnitt des Entwurfes heißt es dazu:

„Während also bei der Umlegung jeder Einzelbesitzer im allgemeinen eine Parzelle, wenn auch in anderer Lage und Form zurückerhält, werden bei der Zusammenlegung die Einzelgrundstücke einer

Gesamtnutzung zugeführt. Eine solche Form der Umwandlung des individuellen Eigentums in ein Eigentum der Gemeinschaft wurde von allen Beteiligten für gewisse Fälle des Wiederaufbaus zerstörter Altstadtgebiete als unerläßlich notwendig angesehen.“ (zit. n. DURTH u. GUTSCHOW 1988, 160).

Es zeigte sich indes bald, daß diese im Vergleich zu den geltenden gesetzlichen Regelungen weitergehenden Überlegungen in der sich etablierenden Bundesrepublik nicht Fuß fassen konnten. Die Ursachen für dieses Scheitern sind vielfältig. Sie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Politisch: Mit dem Beginn der Ost-West-Konfrontation wird im Westen jeglicher Gedanke an sozialistisch anmutende Vergesellschaftung von Privateigentum abgewehrt.

- Wirtschaftlich: Langfristige Planung erfordert Zeit, die man angesichts der Notsituation der Bevölkerung nicht hatte. Möglichst rasch mußte mit dem Wiederaufbau begonnen werden. Die Privatinitiative der Grundeigentümer war hierbei unverzichtbare Voraussetzung.

- „Emotional“: Es gab in der Bevölkerung eine tiefsitzende Abneigung gegen administrative Entscheidungen über Privatangelegenheiten und damit auch gegen Planungsmaßnahmen. Genährt wurde dies durch die Erfahrungen im Nationalsozialismus.

- Problematik jüdischen Eigentums: Für ehemals jüdischen Besitz gab es strenge Restitutionsvorschriften, die angesichts des Unrechts gegen die jüdische Bevölkerung während der NS-Zeit außer Frage standen. Mit der Annahme dieser Regelungen war aber auch das Prinzip des Privatbesitzes an Grund und Boden anerkannt.

Gleichwohl diente der Lemgoer Entwurf vielen Bundesländern als Grundlage zur Formulierung ihrer Wiederaufbaugesetze in den 50er Jahren, den Vorgängern des Bundesbaugesetzes von 1960.

Einerseits erschwerten planungs- und bodenrechtliche Unsicherheiten in den ersten Nachkriegsjahren einen geordneten, planvoll organisierten städtischen Wiederaufbau. Andererseits ermöglichten sie, bei entsprechendem Engagement der Planer und Bereitwilligkeit betroffener Eigentümer, unkonventionelle Lösungen bei der Bodenneuordnung. Ausmaß und Art des Wiederaufbaus variierte somit beträchtlich von Stadt zu Stadt, vor allem in Abhängigkeit von der jeweiligen Planungsstrategie.

Eine vergleichende Gegenüberstellung von Beispielstädten, die bestimmten Stadtplanungstypen zugeordnet werden können und insbesondere hinsichtlich der Frage der Bodenordnung grundsätzlich verschiedene Strategien verfolgten, erscheint daher

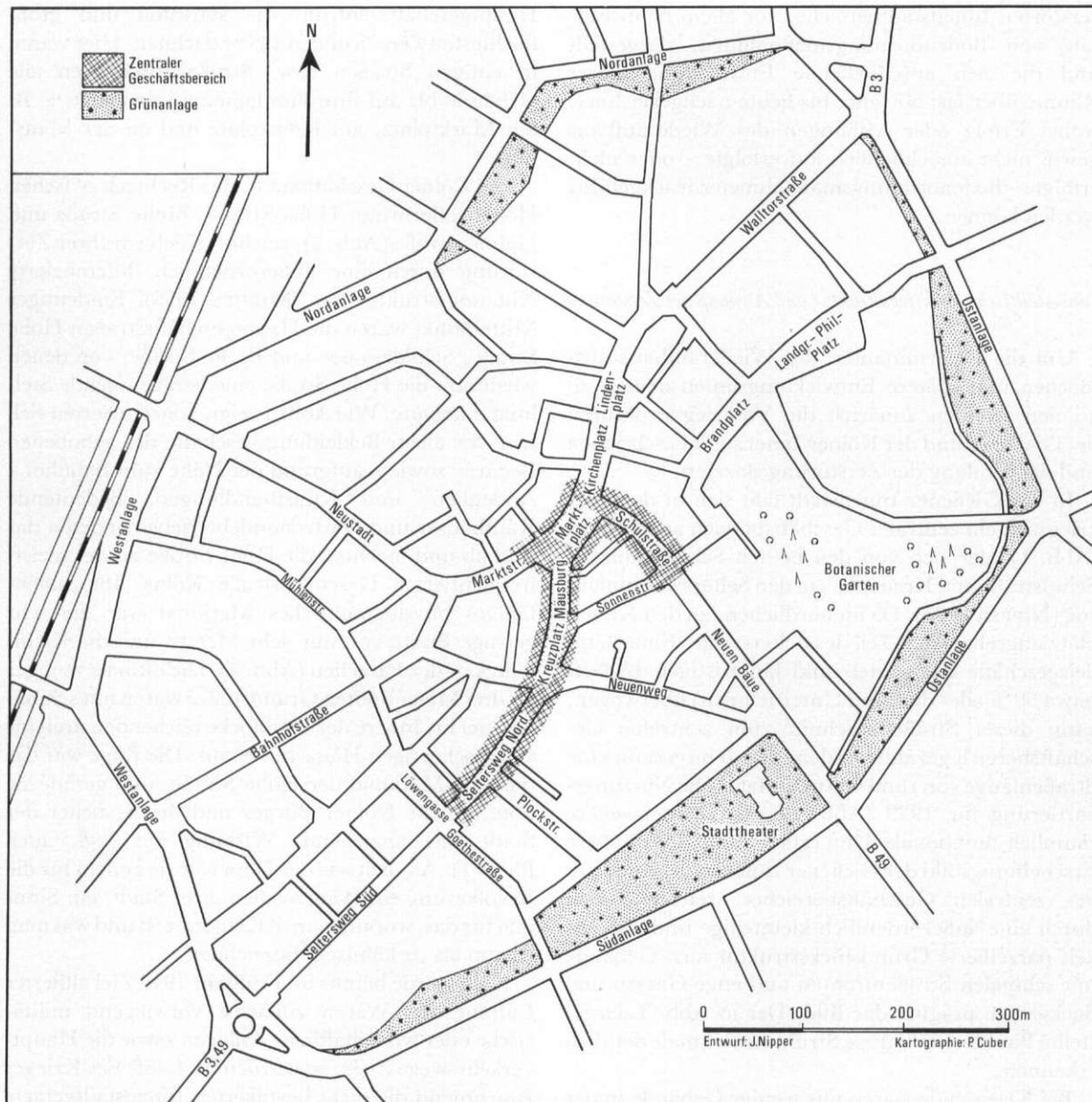


Abb. 1: Die Gießener Innenstadt
 Quelle: eigene Darstellung nach NIPPER (1993)
 The inner city of Gießen

geeignet, um die angesprochene Variationsbreite zu verdeutlichen und die jeweiligen Auswirkungen auf die Stadtentwicklung aufzuzeigen. Das Beispiel Gießen verdeutlicht eine Wiederaufbaustrategie, der eine umfassende Baulandumlegung im Zentrum vorausging, wie etwa auch in Hannover, Heilbronn oder Wesel geschehen. Die Untersuchung konzentriert sich hier auf den Hauptgeschäftsbereich Seltersweg/Marktplatz. Das Beispiel Köln mit dem Unter-

suchungsschwerpunkt Hohe Straße dokumentiert den Fall, bei dem keine grundlegenden Eingriffe in die vor dem Krieg bestehende Bodenbesitzstruktur vorgenommen wurden. Köln und Gießen, die zwar von ihrer Größe und historischen Bedeutung sehr unterschiedlich waren und sind, wiesen jedoch in der Ausgangssituation der unmittelbaren Nachkriegszeit deutliche Parallelen auf. Im folgenden werden die verschiedenen Vorgehensweisen beim Aufbau der

zerstörten Innenstadtbereiche, vor allem beim Einsatz von Bodenordnungsmaßnahmen, dargestellt und die sich anschließende Entwicklung dieser Räume über fast 50 Jahre bis heute nachgezeichnet, wobei Erfolg oder Mißlingen des Wiederaufbaus gewiß nicht ausschließlich auf erfolgte – oder nicht erfolgte – Bodenordnungsmaßnahmen zurückgeführt werden können.

Innerstädtische Vorkriegsstruktur und Ausmaß der Zerstörung

Um die Determinanten des Wiederaufbaus ausmachen und spätere Entwicklungslinien deuten zu können, werden zunächst die Vorkriegsstrukturen der Gießener und der Kölner Innenstadt beschrieben und der Umfang der Zerstörung skizziert.

In der Gießener Innenstadt läßt sich in der Vorkriegszeit ein zentraler Geschäftsbereich ausgliedern (Abb. 1), der sich von den beiden Schwerpunkten Schulstraße und Kreuzplatz in den Seltersweg hineinzog (NIPPER 1993). Da im nördlichen, an den Kreuzplatz angrenzenden Teil des Seltersweges Einzelhandelsgeschäfte des mittel- und langfristigen Bedarfs (etwa 60% aller dortigen Unternehmen) überwogen, kann dieser Straßenabschnitt zum zentralen Geschäftsbereich gezählt werden, der so insgesamt eine Straßenlänge von rund 600 m umfaßt. Die Nutzungskartierung für 1939 (Abb. 5) zeigt keine weitere räumlich-funktionale Untergliederung. Das äußere Erscheinungsbild der Gießener Innenstadt, vor allem des zentralen Geschäftsbereiches, zeichnete sich durch eine außerordentlich kleinteilige und verwinkelt parzellierte Grundstücksstruktur aus. Gebäude mit schmalen Straßenfronten und enge Gassen und Sackgassen prägten das Bild. Der in Abb. 3 dargestellte Baublock läßt diese Strukturmerkmale deutlich erkennen.

Bei Kriegsende waren nur wenige Gebäude in der Gießener Innenstadt unbeschädigt. Beinahe die Hälfte der Gebäude war vollständig zerstört (Zerstörungsgrad >80%¹⁾). Wie auch in Köln waren gerade im

¹⁾ Bei der Klassifikation der Schäden war man auf das Urteil von Einzelpersonen, bestenfalls Bausachverständigen angewiesen, die nach jedem Angriff durch Ortsbegehungen die Schäden beurteilen mußten. Nach schweren Angriffen wurde die einigermaßen sorgfältige Schadensaufnahme durch Schätzungen ergänzt. Oftmals ist auch nicht eindeutig, was genau sich hinter den Prozentzahlen der Zerstörungsgrade verbirgt – ob Verlust an Wohnraum oder Gesamtgebäudeschäden. Die Prozentzahlen ermöglichen daher allenfalls eine ungefähre Vorstellung über das Ausmaß der Zerstörung.

Hauptgeschäftszentrum die stärksten und großflächigsten Zerstörungen zu verzeichnen. Hier waren in einigen Straßen bzw. Straßenabschnitten alle Gebäude bis auf ihre Fundamente vernichtet, z. B. am Marktplatz, am Kreuzplatz und an der Mäusbürg.

Die Kölner Geschäftsstadt, das Rechteck zwischen Hohenzollernring, Hohe Straße, Breite Straße und Hahnenstraße (Abb. 2), zeichnete sich vor ihrer Zerstörung durch eine außerordentlich differenzierte Nutzungsstruktur aus (MICHEL 1955). Eindeutiger Mittelpunkt waren die Hauptgeschäftsstraßen Hohe Straße, Schildergasse und Breite Straße, von denen wiederum die Hohe Straße eine herausragende Stellung innehatte. Wie Abb. 6 zeigt, konzentrierten sich hier vor allem Bekleidungsgeschäfte des gehobenen Bedarfs, sowie – aufgrund der Nähe zum Bahnhof – Andenken- und Kunsthandlungen. Bedeutende Kaufhäuser und Gastronomiebetriebe rundeten das Bild ab und machten die Hohe Straße zu der meistfrequentierten Geschäftsstraße Kölns. Ihr augenfälliges physiognomisches Merkmal war die sehr geringe Breite von nur acht Metern und die Kleinteiligkeit der Parzellen (Abb. 4). Die oftmals weniger als drei Meter breiten Grundstücke waren mit schmalen, tief ins Innere der Baublöcke reichenden drei- bis viergeschossigen Häusern bebaut. Die Enge war das typische Merkmal der Hohe Straße, und gerade sie übte auf die Kölner Bürger und die Besucher der Stadt eine anziehende Wirkung aus (vgl. auch Photo 1). Ähnlich wie der Dom war sie zudem für die Bevölkerung ein Wahrzeichen ihrer Stadt, ein Sinnbild für das, worauf man in Köln stolz ist und was man darum als ‚urkölnisch‘ bezeichnet.

Köln wurde bereits im Frühjahr 1940 Ziel alliierter Luftangriffe. Waren zunächst vorwiegend militärische oder wirtschaftliche Anlagen sowie die Hauptverkehrswege Ziele, so wurden im Laufe des Krieges zunehmend die dicht bevölkerten Innenstadtbereiche unter Beschuß genommen (SIMON 1954). In der Altstadt zwischen Ringstraßen und Rhein war das Ausmaß der Zerstörung besonders groß – in ihrem südlichen Teil wurden 93% des Wohnraumes, im nördlichen Teil 87% zerstört.²⁾ Innerhalb des Martinsviertels, südlich des Domes und im Bereich der Geschäftsstadt fand sich kaum ein Gebäude, das nicht bis auf die Grundmauern niedergelegt oder völlig ausgebrannt war.

So bedeuteten die Bombardierungen für die Städte nicht allein physische Zerstörung von Gebäuden und

²⁾ vgl. Statistische Mitteilungen der Stadt Köln 1947, H. 2, S. 25–39.



Abb. 2: Geschäftsstadt und Hauptgeschäftsstraßen der Kölner Innenstadt

Quelle: eigene Darstellung

CBD and main shopping streets of the inner city of Cologne

Infrastruktur. Sie forderten vor allem das Leben von nicht am Krieg beteiligten Zivilisten und beinhalteten die Zerstörung dessen, was urbanes Leben ausmachte. Der Luftkrieg gegen die Städte war „a process of place annihilation“ (HEWITT 1983, 1993, 1994).

Nachkriegssituation, Wiederaufbaukonzeption und konkretes Vorgehen

Gießen war vor dem Krieg das bedeutendste Zentrum Mittelhessens, wobei neben dem Handel die Garnison und die Universität Grundpfeiler der Gießener Wirtschaft darstellten. Nach dem verlorenen Krieg war für Gießen das Ende als Garnisonstadt sicher und die Wiedereröffnung der Universität wegen ihrer eindeutig nationalsozialistischen Ausrichtung lange fraglich (SCHMIDT 1993, 146). Neben Industrie und Gewerbe konnte somit nur der Handel

eine tragfähige wirtschaftliche Basis für die Zukunft schaffen. Zudem waren die beiden Nachbarstädte Gießen, Marburg und Wetzlar, kaum zerstört. Sie konnten ihre Funktionen als Handelszentren ohne weiteres wieder aufnehmen und gefährdeten damit die einstige Vorrangstellung Gießens. Ähnliches galt für die Stadt Köln, die bereits vor dem Krieg durch ihre verkehrsgünstige Lage und als Sitz wichtiger Institutionen wie Oberlandesgericht, Oberfinanzpräsidium und Börse die Bedeutung einer rheinischen Verwaltungs- und Handelsmetropole erlangt hatte und diese Stellung nach dem Krieg zu verlieren drohte. Verantwortlich hierfür war neben dem hohen Zerstörungsgrad eine ungünstige Lage. Die Grenze zur französischen Besatzungszone, die unmittelbar südlich von Bonn verlief, trennte Köln von seinem Hinterland und bewirkte somit den Verlust wichtiger zentralörtlicher Funktionen. Sie wurden zu einem großen Teil nach Düsseldorf, der weniger stark zer-



Photo 1 und 2: Das Kölner Geschäftszentrum vor dem Krieg (30er Jahre, Photo 1) und 1993 (Photo 2)

Blick auf die Hohe Straße von Süden in Richtung Dom. Im Vergleich zur durchgehend drei- bzw. viergeschossigen Bebauung der Vorkriegszeit (Photo 1) ist die provisorisch anmutende, niedriggeschossige Bebauung – Ergebnis der ersten Wiederaufbaujahre – auch 1993 (Photo 2) noch sehr ausgeprägt. Eine solche Unternutzung (z. B. mit eingeschossigen Bauten) ist vor allem auf schmalen Parzellen wie auf der rechten Straßenseite vorzufinden.

Quellen: Photo 1: Historisches Archiv der Stadt Köln ZSB 6/83/3; Photo 2: M. NUTZ

The Cologne shopping centre before World War II (in the 1930s, Photo 1) and 1993 (Photo 2)

View of the Hohe Straße from the south towards the cathedral. Compared to the continuous line of three- and four-storey buildings in the pre-war period (Photo 1), the low-storey buildings of seemingly provisional appearance – a result from the early years of reconstruction – are very distinct, even in 1993 (Photo 2). In particular, such an under-utilization (e. g. one-storey buildings) can be found on narrow lots as visible on the right side of the street.

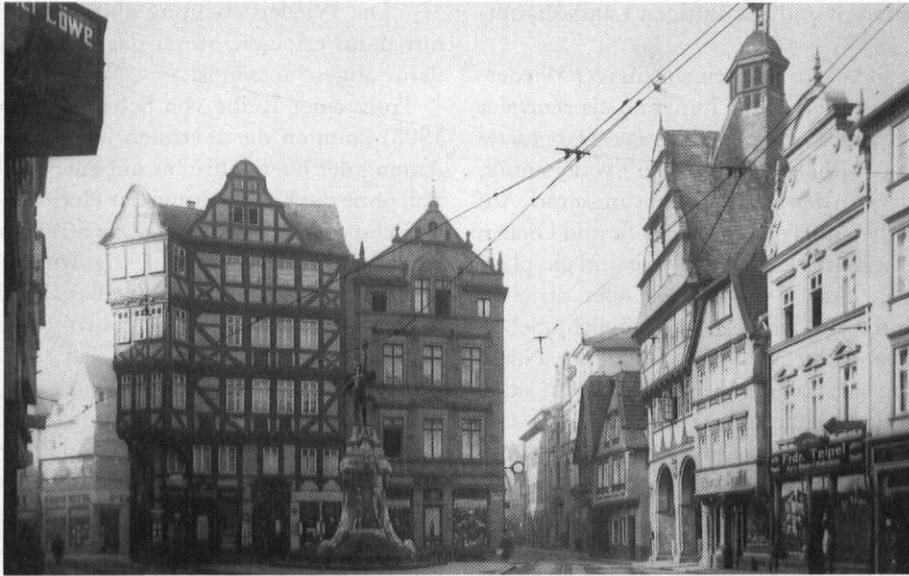


Photo 3 und 4: Das Gießener Geschäftszentrum vor dem Krieg (30er Jahre, Photo 3) und nach dem Wiederaufbau (1960, Photo 4)

Blick vom Marktplatz in Richtung Marktstraße (rechts) und Mäusburg (links). Der Marktplatz ist 1960 um den gesamten dreieckigen Block mit dem Denkmal und den beiden in Photo 3 (30er Jahre) sichtbaren giebelständigen Gebäuden erweitert worden (vgl. hierzu auch Abb. 3). Das auf Photo 4 abgebildete Bekleidungshaus Bette steht etwa auf seiner alten Position (im Photo 3 im Hintergrund an der Mäusburg zu sehen), allerdings jetzt in Richtung Marktstraße verlängert, und nimmt so die gesamte Südfront des Marktplatzes ein.

Quellen: Photo 3: Stadtarchiv Gießen B 120/7; Photo 4: Stadtarchiv Gießen 81-397

View from the Marktplatz (market square) towards Marktstraße (right) and Mäusburg (left). In 1960, the Marktplatz was extended by the complete triangular block with the monument and the two buildings in Photo 3 (1930s), the gables of which face the square (cf. Fig. 3). Bette's clothing store shown in Photo 4 (1960) is more or less located at its original site (in the background of Photo 3 on the Mäusburg), although it was extended towards Marktstraße and now occupies the complete south-front of the Marktplatz.

störten Nachbarstadt und zukünftigen Landeshauptstadt, verlegt.

Somit wurde in beiden Städten ein zügiger Wiederaufbau der Innenstadt in ihrer Funktion als zentraler Bereich für den Handel zur Existenzfrage. Dabei setzten die Verantwortlichen, scheinbar widersinnig, einige Hoffnungen in den hohen Zerstörungsgrad. Auf der tabula rasa der Innenstädte von Köln und Gießen schien zunächst eine Bodenneuordnung und ein planvoller, nicht von alten Grundstücks- oder Straßengrenzen bestimmter Wiederaufbau möglich. Schon bald jedoch zwang die Mangelsituation der Nachkriegszeit dazu, sich beim Wiederaufbau am alten Stadtgrundriß zu orientieren. Zwar waren die Gebäude größtenteils zerstört, ihre Fundamente jedoch oftmals noch intakt und auch das beschädigte, aber instandsetzbare unterirdische Leitungssystem stellte ein nicht zu vernachlässigendes Vermögen dar. Hinzu kam, daß sowohl in Köln als auch in Gießen bisherige Eigentümer ausdrücklich forderten, an der alten Stelle wieder aufbauen zu können. Oftmals war der verbrannte Grund und Boden alles, was den Grundbesitzern nach dem Krieg geblieben war – Existenzgrundlage und einzige Hoffnung auf eine bessere Zukunft. War dieser Interessenkonflikt in beiden Städten noch ähnlich, so unterschieden sich die späteren Vorgehensweisen der verantwortlichen Planer erheblich.

In Gießen wurde die Lösung mit dem am 5. 5. 1949 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Wiederaufbaukonzept³⁾ für die gesamte Innenstadt gefunden. Sowohl bei der Gießener Bevölkerung als auch bei den betroffenen Grundstückseigentümern fand es große Zustimmung. Kernstück dieses Konzeptes waren der Fluchtlinienplan sowie das Baulandumlegungsverfahren (vgl. SCHMIDT 1993, der dieses Konzept und das konkrete Vorgehen ausführlich darstellt). Als wichtigste Festsetzungen des Umlegungsverfahrens sind zu nennen:

- Jedes Grundstück muß an einem öffentlichen, befahrbaren Weg von mindestens 5 bis 6 m Breite liegen. Es muß mindestens 120 m² groß sein und soll eine Breite von 8 m nicht unterschreiten.

- Von jedem in das Verfahren einbezogenen Grundstück werden gemäß HAG 9,4% entschädigungslos in das Eigentum der Stadt übertragen – als Gegenwert für den günstigeren Zuschnitt und die Wertsteigerung des Grundstückes. Diese Flächen werden für den Ausbau des Straßensystems der Innenstadt verwendet.

³⁾ Das Wiederaufbaukonzept hatte seine rechtliche Basis in dem kurz vorher in Kraft getretenen Hessischen Wiederaufbaugesetz (HAG).

- Die Wiederbebauung eines Grundstückes darf nur dann erfolgen, wenn das Umlegungsverfahren dafür abgeschlossen ist.

Trotz einer Reihe von Schwierigkeiten (SCHMIDT 1993) konnten die zentralen Innenstadtbereiche bis Anfang der 60er Jahre bis auf einen unbedeutenden Fall ohne die Einschaltung der Gerichte einvernehmlich neu geordnet werden. Das Straßennetz blieb im wesentlichen erhalten, allerdings wurden im Rahmen des Verfahrens einzelne Straßen beträchtlich verbreitert und klarere Linienführungen erreicht. Die Grundstücksstruktur hatte sich in Größe und Zuschnitt deutlich verändert und ermöglichte einen ökonomischen Wiederaufbau größerer Geschäftshäuser (vgl. Beispiel in Abb. 3 und Photos 3 u. 4). An diesem Erfolg waren folgende Umstände maßgeblich beteiligt:

- Die beteiligten Planer genossen als „alteingesessene“ Gießener das Vertrauen der Bevölkerung und hatten gute Kenntnisse von der Situation der Besitzer in den Umlegungsgebieten.

- Da die finanziellen Mittel und personellen Kapazitäten fehlten, um das Verfahren sofort für die gesamte Innenstadt durchführen zu können, und in einigen Bereichen der notwendige Wiederaufbauwille der Bevölkerung fehlte, wurde die Umlegung blockweise durchgeführt. Mit dem Beginn im Zentrum erhoffte man sich eine Initialzündung. Der 1950 erfolgte, extrem zügige Ablauf (Umlegung und Wiederaufbau) beim ersten Teilabschnitt in weniger als einem Jahr war ein Schlüsselfaktor für die erfolgreiche Durchführung der Bodenordnungsmaßnahmen in den folgenden Jahren.

- Unmittelbar nach Inkrafttreten des Wiederaufbauplanes erstellte die Stadtverwaltung eine Bodenwertschätzung für die gesamte Innenstadt, um eine Richtlinie für die Höhe finanzieller Entschädigungen zu schaffen.

- Da der Wiederaufbau infolge eingeschränkter Finanzmittel der privaten Bauherren in städtebaulicher Hinsicht äußerst unbefriedigend war, wurde ab 1952/53 die städteigene Wiederaufbau-AG für den Wiederaufbau der Innenstadt eingesetzt. Sie übernahm Planung und Finanzierung der aufzubauenden Objekte. So sind von 1953/54 bis zum Anfang der 60er Jahre fast alle Wiederaufbauvorhaben der Innenstadt von der Wiederaufbau-AG betreut und durchgeführt worden.

Gegenüber dem durch weitreichende Baulandumlegung gekennzeichneten Aufbau des Gießener Zentrums erscheint der Wiederaufbau der Kölner Innenstadt willkürlich. Zwar wurde auch hier unmittelbar nach dem Krieg von Fachleuten gefordert, das mittel-

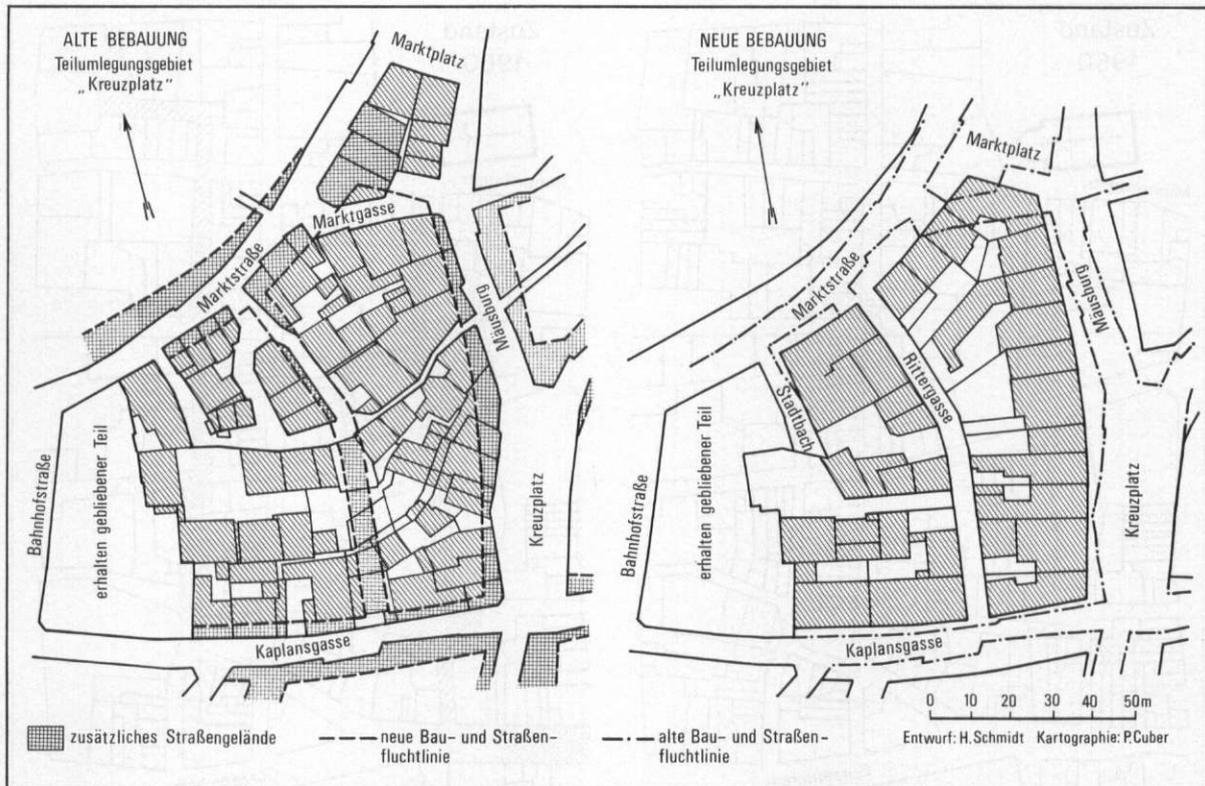


Abb. 3: Baulandumlegung im Bereich „Kreuzplatz“ in Gießen

Quelle: SCHMIDT (1993, Abb. 6)

Land reform in the „Kreuzplatz“ area in Gießen

alterliche Stadtzentrum neu zu strukturieren; Eigentümerinteressen und Widerstände gegenüber einer zu modernistischen Konzeption ließen diese Aussichten jedoch bald zu Utopien geraten (WIKTORIN 1992).

Kaum waren die Hauptgeschäftsstraßen, zumeist in Eigeninitiative, von Schutt geräumt, wurden sie von einer Vielzahl fliegender Händler bevölkert, die ihre Waren an provisorischen Verkaufsständen zwischen den Trümmern anboten. Insbesondere die Umgebung um Dom und Bahnhof hatte sich zu einem wichtigen Umschlagplatz im Schwarzmarkt entwickelt. Gleichzeitig hatten bereits einige der vormals dort ansässigen Kaufleute Bauanfragen an die Stadtverwaltung gerichtet und drängten auf einen möglichst baldigen Wiederaufbau ihrer Geschäftslokale.⁴⁾ Dabei stellten sich ihnen vor allem zwei Schwierigkeiten in den Weg:

- Verzögerungen bei der Erteilung von Baugenehmigungen im Zusammenhang mit Entnazifizierungsverfahren und

- ein generelles Bauverbot, wobei insbesondere die Wiederherstellung gewerblich genutzter Gebäude angesichts der enormen Wohnungsnot unter Strafandrohung untersagt war.

Das veranlaßte bereits 1946 die Hauseigentümer und Kaufleute auf den Hauptgeschäftsstraßen, sich zu einer „City-Interessengemeinschaft“ zusammenzuschließen und in den Folgejahren Einfluß auf die Planungsvorhaben der Stadt Köln zu nehmen.⁵⁾ Diese Organisation verstand sich zudem als Bündnis von „Planungsgeschädigten“, die versuchten, ihre Interessen gegen die Ansprüche der Behörden zu wahren und somit für den Wiederaufbau ihrer Existenz zu kämpfen (vgl. hierzu WOLFF 1950, 527).

Weder Stadt noch IG-City zogen Umstrukturierungen im Privatbesitz an Grund und Boden in Betracht. Hauptkritikpunkt der Geschäftsleute und Grundbesitzer in Köln war die nur zögerliche Entwicklung der Planungsarbeiten in den ersten Nach-

⁴⁾ Verschiedene Bauanfragen in: Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv, Bestand 1,237,1.

⁵⁾ Niederschrift der Stadtplanungsausschußsitzung vom 23.4.47. In: Historisches Archiv der Stadt Köln (HASTK), 2/137.



Abb. 4: Parzellenstruktur im Geschäftsbereich „Hohe Straße“ in Köln 1950 und 1960

Quelle: WIKTORIN (1992, Karte 5)

The structure of property plots in the „Hohe Straße“ area in Cologne, 1950 and 1960

kriegsjahren, durch die eine endgültige Festlegung der Fluchtlinien und damit ein Aufbau der Ruinengrundstücke verhindert wurde. Gerade aber im Bereich der Geschäftsstadt stießen die Planer bereits in der Entwicklung eindeutiger Gestaltungskonzepte auf Probleme, deren Ursprung in der doppelten Funktion dieses städtischen Teilraumes lag. Da er sowohl City als auch Bestandteil der mittelalterlichen Altstadt war, trafen hier die unterschiedlichen Planungserfordernisse auf engstem Raum zusammen:

- Zum einen die Rücksichtnahme auf den überkommenen Straßengrundriß und die historischen Baudenkmäler, die es als Identifikationsobjekte zu erhalten galt, und
- zum anderen die Notwendigkeit, den Bedürfnissen der modernen Wirtschaft durch größere Eingriffe in das Straßengefüge gerecht zu werden.

Die „Kölner Lösung“ dieses Konfliktes bestand letztlich darin, die engen Hauptgeschäftsstraßen bis auf geringfügige Verbreiterungen in den alten Fluchtlinien zu belassen und lediglich durch Anlage von Zulieferstraßen im rückwärtigen Bereich die zukünftige Verkehrsanbindung sicherzustellen (Abb. 4). Nennenswerte Eingriffe in die Parzellen- bzw. Eigentumsstruktur gab es im Bereich der Hauptgeschäftsstraßen nicht. Die Parzellenstruktur auf der Hohe Straße entsprach Anfang der 50er Jahre im wesentlichen dem Vorkriegszustand (Abb. 4). Bis dahin hatte die Stadtverwaltung die vorsichtige Hoffnung gehegt, durch eine Verlegung des Hauptbahnhofes eine Verringerung der Bodenpreise im Bereich Hohe Straße/Schildergasse zu erreichen, wodurch Maßnahmen zur Bodenordnung überhaupt erst möglich geworden wären. Die Geschäftsinhaber und Grund-

eigentümer auf der Hohe Straße befürchteten hingegen, daß mit der Bahnhofsverlegung eine Verlagerung der City in den Bereich der Neustadt und somit eine Qualitätsminderung der einstigen Geschäftslage verbunden wäre.⁶⁾ Diese ungeklärte Situation führte dazu, daß die Aufbauentwicklung der Hohe Straße in den ersten Nachkriegsjahren hinter der anderer Straßen zurückblieb. Die Hauptbahnhofsverlegung scheiterte schließlich Anfang der 50er Jahre an mangelnden Finanzierungsmöglichkeiten.

Die Praxis der Bauverwaltung, das „wilde Bauen“ der Kaufleute stillschweigend zu dulden, führte in der Folge dazu, daß bereits Anfang der 50er Jahre wesentliche Grundtendenzen des Wiederaufbaus des Kölner Zentrums festgelegt waren. Insbesondere an einigen Brennpunkten des Passantenverkehrs, wie zum Beispiel an der Ecke Schildergasse/Hohe Straße, wo der nur ausgebrannte Kaufhof den Anfang zur Regeneration des einstigen Geschäftszentrums machte, waren viele Ladenlokale instandgesetzt und damit erste Mittelpunkte im geschäftlichen Leben geschaffen. Das nach MICHEL (1955) „rege wirtschaftliche Leben“ auf den Einkaufsstraßen des Zentrums entsprach dabei in seiner Struktur weitgehend den Verhältnissen der Vorkriegszeit (vgl. Zustand 1951 in Abb. 6).

So erfolgreich der ungeplante Wiederaufbau für eine rasche Entwicklung in funktionaler Hinsicht zu beurteilen war, so wenig entsprach das bauliche Erscheinungsbild dem Charakter vor der Zerstörung. Vor allem auf der kleinteilig parzellierten Hohe Straße waren überwiegend ein- bis zweigeschossige Aufbauten fertiggestellt worden, die mehrheitlich Behelfsläden beherbergten. Die dortige Fehlentwicklung im Wiederaufbau war auf mehrere Ursachen zurückzuführen:

- Die Boden-, Miet- und Pachtpreise waren vor allem auf der Hohe Straße, nachdem sich ein Scheitern der Hauptbahnhofsverlegung abgezeichnet hatte, explosionsartig angestiegen und erreichten bereits 1951 wieder Vorkriegsniveau.

- Die Stadtverwaltung sah sich daher infolge der hohen Entschädigungsansprüche der Grundbesitzer nicht in der Lage, bodenordnerische Maßnahmen durchzuführen.

- Der Zuschnitt der Grundstücke war zum Teil so ungünstig, daß ein städtebaulich befriedigender Aufbau kaum möglich erschien. Bei mehrgeschossigen Gebäuden war eine befriedigende innere Erschlie-

ßung nach damals modernen Maßstäben nahezu unerreichbar.

- Auf vielen Grundstücken waren daher lediglich eingeschossige Gebäude gewinnbringend nutzbar, und es entstand ein ungewöhnlich starkes Mißverhältnis zwischen hohen Ladenmieten im Erdgeschoß und geringeren Wohnungs- oder Büroraummieten in den Obergeschossen. Dies wiederum führte dazu, daß Grundeigentümer ihre Trümmergrundstücke mit einer extrem hohen Rendite (600-1300 DM Monatsmiete pro Grundstück⁷⁾) an Besitzer von provisorischen Verkaufsständen vermieteten, oder - bei einer Bereitschaft zum Wiederaufbau - oftmals nur erdgeschossige Ladenbauten errichteten, obwohl die Stadtverwaltung hier nur Baugenehmigungen unter der Bedingung eines mehrgeschossigen Aufbaus erteilte.

- Viele Grundstücke, besonders im mittleren Teil der Hohe Straße, waren vor 1933 in jüdischem Besitz gewesen⁸⁾ und unterlagen den Rückführungsbestimmungen. Bis zum Abschluß der Verfahren gestattete die Stadt Köln fliegenden Händlern, diese Trümmerflächen für ihre Zwecke zu beanspruchen. Was jedoch als Provisorium geplant gewesen war, etablierte sich sehr bald: die wirtschaftlichen Verhältnisse ließen es nicht zu, funktionstüchtige Aufbauten - waren sie noch so unansehnlich - niederzureißen.

Konsequenz hieraus war, daß der Wiederaufbau der Hohe Straße Anfang der 60er Jahre zwar als abgeschlossen galt, in städtebaulicher Hinsicht jedoch nicht befriedigen konnte. Dies sollte sich langfristig auch auf die funktionale Entwicklung auswirken.

Die Entwicklung des zentralen Geschäftsbereiches bis Anfang der 90er Jahre

Im zentralen Geschäftsbereich von Gießen war jeder Block in das Umlegungsverfahren einbezogen worden. Bis 1960 war hier die Bodenneuordnung vollständig abgeschlossen und damit eine entsprechend den Vorstellungen des Wiederaufbaukonzeptes verbesserte Parzellenstruktur und Straßenführung geschaffen. Die Zahl der Grundstücke war dabei von 107 (1939) auf 70 (1960) zurückgegangen. Zwar gab es auch hier im Zentrum bis gegen Ende der 80er Jahre einige Grundstücke, die keine bzw. eine niedriggeschossige Bebauung aufwiesen. Die Ursachen hierfür waren jedoch nicht auf die Parzellen-

⁶⁾ Vortrag Wolter in der Mitgliederversammlung der IG-City 12/1949. In HASTK 5/1640.

⁷⁾ Bericht an den Oberstadtdirektor vom 22.12.1949. In HASTK 953/15.

⁸⁾ Hierzu vgl. Grevens Adreßbücher von Köln vor 1936.

struktur zurückzuführen, sondern lagen in wirtschaftlichen und persönlichen Erwägungen der Eigentümer (LEHNERT 1985). Diesen untergenutzten Grundstücken standen auf der anderen Seite solche gegenüber, für die schon seit Mitte der 50er Jahre fünfgeschossige Bauten (also Gebäude mit einem Geschloß mehr als laut Plan vorgesehen) genehmigt wurden.

Insgesamt sind im Zentrum sowohl 1939 als auch 1993 fast gleich viele Betriebe in Einzelhandel, Dienstleistung und Gewerbe ansässig. Die Entwicklung der Anteile zeigt jedoch eine kontinuierliche Zunahme im Dienstleistungssektor, eine Tendenz, die allgemein in anderen Städten auch zu beobachten ist. Dieser Sektor besitzt heute einen Anteil von 40% gegenüber nur 15% im Jahre 1939. Gewerbebetriebe sind 1993 überhaupt nicht mehr angesiedelt.

Die Struktur des Einzelhandels ist sowohl hinsichtlich der Bedarfsstufen der Geschäfte als auch bezüglich der Branchenausrichtung im wesentlichen konstant geblieben. Allerdings ist es – wie in anderen Innenstädten auch – zu einer Filialisierung auf Kosten einheimischer, mittelständischer Betriebe gekommen (GIESE u. SEIFERT 1989, 16f). Der von 1971 bis 1993 deutlich angestiegene Anteil an Geschäften der Lebens- und Genußmittelbranche basiert auf der Ansiedlung einer Reihe von kleineren Läden für Back- und Fleischwaren, die auf die Bedürfnisse von Kunden und der Beschäftigten im Zentrum ausgerichtet sind und so zum Zentrumscharakter und zur Urbanität des Bereiches beitragen. Die Zunahme im Dienstleistungsbereich wird vor allem durch höherwertige Dienstleistungen hervorgerufen. Mit der Konzentration dieser Branche am Marktplatz zeichnet sich heute eine deutlichere räumliche Gliederung innerhalb des alten Zentrums ab, wie sie während der ganzen Zeit vorher nicht bestand (Abb. 5).

Unmittelbar nach Kriegsende hatten infolge der geringen Schäden in der südlichen Innenstadt viele der ausgebombten hochwertigeren Zentrums-geschäfte dort einen vorläufigen Standort gefunden. Jedoch zog es dann im Laufe der 50er und Anfang der 60er Jahre viele Einzelhändler nach dem Wiederaufbau der zerstörten nördlichen Bereiche in diese zurück. Allerdings erfolgte zur gleichen Zeit auf Grund der Planungen am Südende des Seltersweges und dem damit zusammenhängenden Zuzug eines der beiden Kaufhäuser schon früh eine gewollte Ausweitung des Zentrumsbereiches entlang des gesamten Seltersweges. Ein eindeutiger Beleg der Aufwertung des Südteils ist eine seit 1960 dort zu beobachtende Angleichung der Bodenwerte auf hohem Niveau.

Weitere Zentrumsausweitungen fanden dann nach Abschluß des Wiederaufbaus in den 70er und 80er Jahren statt. Insofern hat das alte Zentrum der Vorkriegszeit nicht mehr die alles überragende Stellung inne, was allerdings nicht als struktureller Niedergang (trading down) interpretiert werden kann. Vielmehr ist dies Folge einer vom traditionellen Zentrum als Kristallisationskern ausgehenden sukzessiven Zentrumsausweitung.

Ist von bodenstruktureller und räumlich-funktionaler Seite der Wiederaufbau durchaus positiv zu sehen, so sind bei der architektonischen Gestaltung Mängel auszumachen, die dem Geschäftszentrum heute Probleme bereiten. In der Situation unmittelbar nach dem Krieg standen für den Gießener Wiederaufbau architektonische Fragen jedoch weit hinten an. Es ging zunächst um Sicherung von Arbeitsplätzen und die Erhaltung der Gießener Innenstadt als Geschäftszentrum mit regionaler Bedeutung.

Nachdem der Wiederaufbau Kölns Ende der 50er Jahre als abgeschlossen galt, sollte sich das städtebauliche Gefüge der Geschäftsstadt in den Folgejahren nur noch unwesentlich verändern. Die heutige Grundrißstruktur des untersuchten Raumes entspricht bis auf wenige Ausnahmen dem auf Abb. 4 dargestellten Zustand von 1960. Die stadtplanerischen Maßnahmen in der City beschränkten sich in den drei Jahrzehnten nach Ende der Aufbau-epoche mehr oder weniger auf Einzelvorhaben. Vielmehr noch als die architektonische Formgebung der City stand die dortige Verkehrsplanung seit den 60er Jahren im Mittelpunkt allen planerischen Bemühens. Durch den starken Anstieg des Individualverkehrs gelangten sowohl die Straßen als auch die Flächen für den ruhenden Verkehr sehr bald an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Gerade auf der engen Hohe Straße, die lediglich stundenweise für den Autoverkehr gesperrt war, hatten die steigenden Kraftfahrzeugzahlen zu unzumutbaren Verkehrsverhältnissen geführt. 1967 wurde daher die Entscheidung getroffen, diese Geschäftsstraße als Fußgängerzone auszuweisen. Ihr architektonisches Erscheinungsbild jedoch sollte sich nicht entscheidend wandeln.

Die Folgen der Zerstörung und des unzulänglichen Wiederaufbaus waren auch in den 60er und 70er Jahren an der Vielzahl provisorisch anmutender, eingeschossiger Geschäftsbauten vor allem auf der Hohe Straße erkennbar. Im Laufe der 60er Jahre verdrängten größere Filialgeschäfte bekannter Handelsfirmen viele mittelständische Betriebe, da steigende Mietpreise Einzelhandelsgeschäfte mit geringem Warenumsatz zur Aufgabe ihres Standortes zwangen.

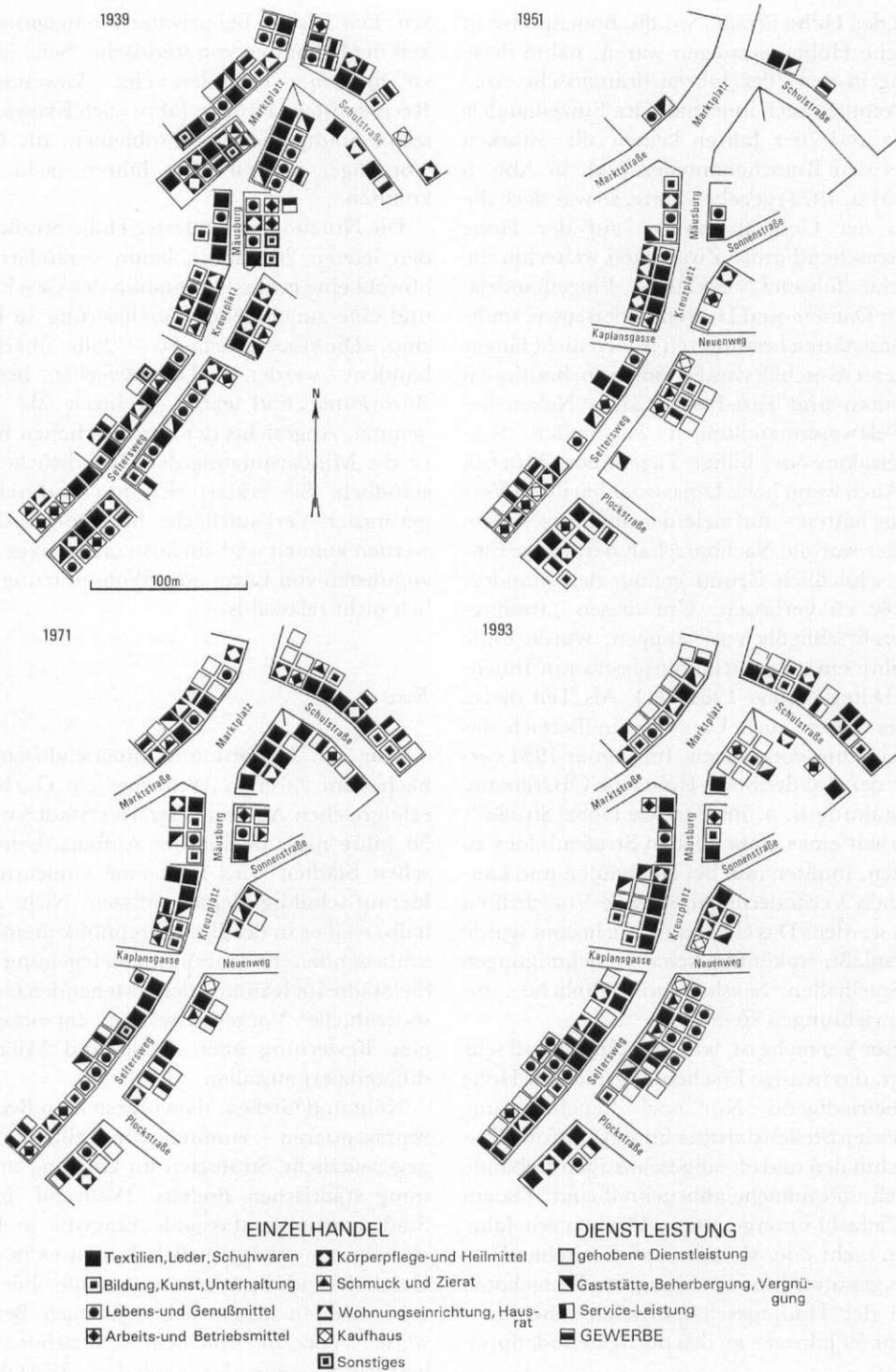


Abb. 5: Räumlich funktionale Nutzung des Geschäftsbereiches „Seltersweg/Marktplatz“ in Gießen für die Jahre 1939, 1951, 1971 und 1993

Quelle: Adreßbücher der Stadt Gießen 1939, 1951 und 1971; eigene Erhebungen

Land use of the „Seltersweg/Marktplatz“ main shopping area in Gießen for the years 1939, 1951, 1971 and 1993

Gerade auf der Hohe Straße, wo die Bodenpreise in astronomische Höhen gestiegen waren, nahm diese Entwicklung in den 70er Jahren dramatische Ausmaße an. Wenn es auch innerhalb des Einzelhandels in den 60er und 70er Jahren keinen allzu starken Wechsel bei den Branchenanteilen (vgl. in Abb. 6 Zustand 1951 u. 1973) gegeben hatte, so war doch die Fluktuation der Geschäftsinhaber auf der Hohe Straße überraschend groß. Zwar blieb weiterhin die Textilbranche führend, exklusive Einzelhandelsgeschäfte für Damen- und Herrenmoden sowie stadtbekannte Gaststätten bestimmten jedoch nicht länger das Bild dieser Geschäftsstraße, sondern Boutiquen mit Billigwaren und Fast-Food-Läden. Neben bekannten Pelzwarenhandlungen entstanden Sex-Shops, Spielsalons oder billige Tageskinos (MÜLLER 1984, 12). Auch wenn hohe Umsatzzahlen ihren Verbleib erlaubt hätten – für viele der alteingesessenen Einzelhändler war die Nachbarschaft derartiger Einrichtungen schließlich Grund genug, den Standort Hohe Straße zu verlassen. Um diesen „trading-down“-Prozeß schließlich zu stoppen, wurde Ende der 70er Jahre ein „Entwicklungsprogramm Innenstadt“ erarbeitet (UHLIG 1981, 11). Als Teil dieses Programmes waren auch Eingriffe im Bereich des Geschäftszentrums vorgesehen. Im Januar 1981 verabschiedete der Rat der Stadt Köln eine Ortssatzung zur Baugestaltung u. a. im Bereich Hohe Straße⁹⁾. Um den Erhalt eines einheitlichen Straßenbildes zu gewährleisten, mußten nun bei Neubauten und baugestalterischen Veränderungen strenge Vorschriften eingehalten werden. Das Gewerbeaufsichtsamt wurde zudem veranlaßt, zukünftig keine Genehmigungen mehr für Spielhallen, Sexshops und ähnliche „unseriöse“ Einrichtungen zu erteilen¹⁰⁾.

Trotz dieser Versuche ist, wie auch das Photo 2 sehr gut bestätigt, das heutige Erscheinungsbild der Hohe Straße unbefriedigend. Nur noch Leuchtreklame täuscht an vielen Stellen darüber hinweg, daß die Fassaden der schmalen und oft eingeschossigen Gebäude unansehnlich und manche abbruchreif sind. Zudem wird eine Vielzahl untergenutzter Flächen seit Jahrzehnten von mehr oder weniger provisorischen Verkaufsstellen genutzt. Eine Erteilung von Baugeboten im Bereich der Hauptgeschäftsstraßen scheitert – heute wie vor 50 Jahren – an den dortigen Bodenprei-

sen. Das Risiko, bei privater Finanzierungsunfähigkeit die Bebauung von städtischer Seite übernehmen zu müssen, verhindert eine Anwendung dieses Rechtsmittels. Fünfzig Jahre nach Kriegsende stehen somit Stadtplaner vor Problemen, die bereits ihre Vorgänger in den 50er Jahren nicht bewältigen konnten.

Die Nutzungsstruktur der Hohe Straße hat sich in den letzten 20 Jahren kaum verändert (Abb. 6), obwohl eine große Fluktuation der Geschäftsinhaber und eine zunehmende Filialisierung zu beobachten sind. Die Obergeschosse – falls überhaupt vorhanden – werden zu Lagerzwecken, bestenfalls als Büroräume und ganz vereinzelt als Wohnraum genutzt. Angesichts der dortigen hohen Bodenpreise ist die Mindernutzung der Grundstücke kaum verständlich. Sie erklärt sich nur dadurch, daß auf geringster Verkaufsfläche höchste Umsätze erzielt werden können und ein kostenintensives Aufstocken zugunsten von Büro- oder Wohnnutzung wirtschaftlich nicht reizvoll ist.

Fazit

War die Neuordnung innerstädtischen Bodens nach dem Zweiten Weltkrieg ein Garant für den erfolgreichen Aufbau zerstörter Stadtzentren? Auch 50 Jahre nach Beginn der Aufbauarbeiten in deutschen Städten wird man eine eindeutige Antwort hierauf schuldig bleiben müssen. Nicht zuletzt deshalb, weil es in der Bundesrepublik niemals zu einer umfassenden Bodenreformgesetzgebung kam, und die Städte im Rahmen der bestehenden Gesetze recht individuelle Vorgehensweisen entwickelten, muß eine Bewertung über Erfolg und Mißlingen sehr differenziert ausfallen.

Köln und Gießen, die vorgestellten Beispielstädte, repräsentieren – zumindest in Teilbereichen – zwei gegensätzliche Strategien im Umgang mit der Ordnung städtischen Bodens. Während im Gießener Stadtzentrum umfassende Eingriffe in Eigentumsverhältnisse erfolgten, beließ man es in der Kölner Geschäftsstadt beim status quo ante. Für beide Vorgehensweisen lassen sich – je nach Betrachtungsweise – Vor- und Nachteile ausmachen. Kurzfristig betrachtet zeigte das „kölsche“ Vorgehen Erfolg. Ohne Verzögerungen aufgrund von langwierigen Umlegungsverfahren konnte eine schnelle Wiederbelebung der Innenstadt erreicht werden. Mittelfristig jedoch sollten sich die ungünstigen Parzellenzuschnitte nachteilig auf die Entwicklung des Zentrums auswirken. Ganz anders in Gießen, wo man

⁹⁾ Satzung der Stadt Köln über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen für die Hohe Straße, Schildergasse, Wallrafplatz und Gürzenichstraße vom 21. 1. 1981. Vgl. auch: Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1980/81.

¹⁰⁾ Gespräch mit dem Amtsleiter des Stadtplanungsamtes, Riedel, am 20. 8. 91.

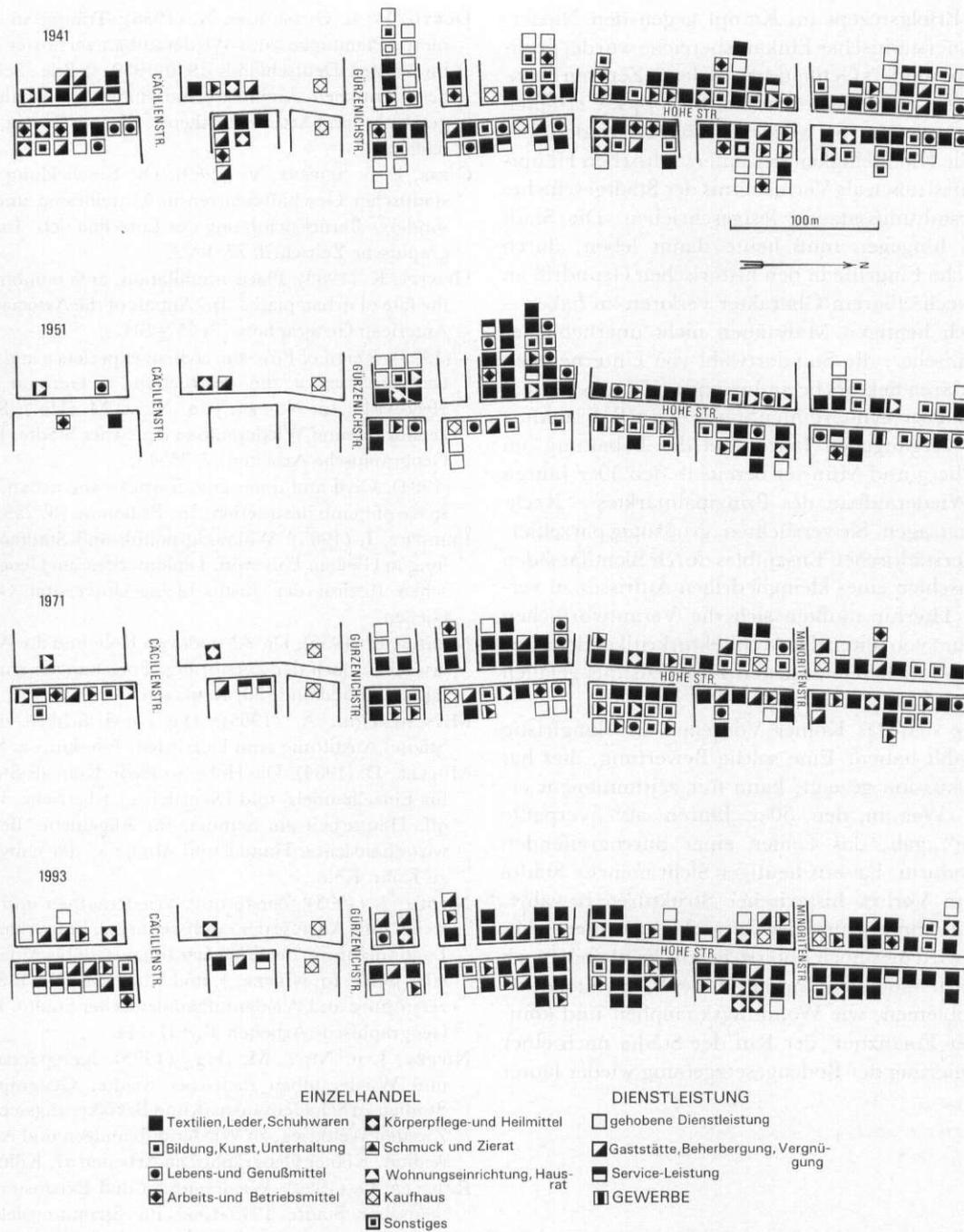


Abb. 6: Räumlich-funktionale Nutzung des Geschäftsbereiches „Hohe Straße“ in Köln für die Jahre 1941, 1951, 1973 und 1993

Quelle: Adreßbücher der Stadt Köln 1941, 1951 und 1973; eigene Erhebungen

Land use of the „Hohe Straße“ main shopping area in Cologne for the years 1941, 1951, 1973 and 1993

durch Neuregelung der Eigentumsverhältnisse Verzögerungen im Aufbau hinnahm, um durch großzügige Grundstücksausmaße eine tragfähige Basis für eine günstige ökonomische Entwicklung zu schaffen.

Doch Neuordnungen bedeuten immer auch Hin-nahme eines Verlustes historischer Grundrisse und Bausubstanzen. Auf dem Hintergrund der Entwicklung in den späten 70er Jahren, als Revitalisierung zu

einem Erfolgsrezept im Kampf gegen den Niedergang innerstädtischer Einkaufsbereiche wurde, profitierten besonders Gemeinden, in deren Zentren historische Strukturen als Identifikationsobjekte erhalten geblieben waren. So wurde in Köln Mitte der 80er Jahre die Kleinteiligkeit der innerstädtischen Hauptgeschäftsstraßen als Vermächtnis der Stadtgeschichte per Gestaltungssatzung festgeschrieben. Die Stadt Gießen hingegen muß heute damit leben, durch erhebliche Eingriffe in den historischen Grundriß an unverwechselbarem Charakter verloren zu haben – ein nach heutigen Maßstäben nicht unerheblicher ökonomischer, die Standortwahl von Unternehmen des tertiären Sektors beeinflussender Faktor. Diesem Umstand versuchten einige Städte – so z. B. Frankfurt in den vergangenen Jahren bei der Bebauung am Römerberg und Münster bereits in den 50er Jahren beim Wiederaufbau des Prinzipalmarktes – Rechnung zu tragen. Sie versuchten, großzügig parzellierten innerstädtischen Ensembles durch Blendfassaden den Anschein eines kleingliedrigen Aufrisses zu verleihen. Hierfür mußten sich die Verantwortlichen wiederum von seiten der Architekturkritiker den Vorwurf des falsch verstandenen Historizismus gefallen lassen.

Sollte sich das Kölner Vorgehen also langfristig ausgezahlt haben? Eine solche Bewertung, dies hat die Diskussion gezeigt, kann nur zeitimmanent erfolgen. Was in den 50er Jahren als „verpaßte Chance“ galt, das Fehlen einer durchgreifenden Bodenreform, hat aus heutiger Sicht manche Städte vor dem Verlust historischer Strukturen bewahrt. Vor dem Hintergrund der Entwicklung ostdeutscher Städte wird dies noch unterstrichen. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob nicht im Zusammenhang mit aktuellen Problemen, wie Wohnungsknappheit und kommunaler Finanznot, der Ruf der Städte nach einer Reformierung der Bodengesetzgebung wieder lauter wird.

Literatur

- BEYME, K. v. u. a. (Hg.) (1992): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München.
- BODGANOVIC, B. (1992): Der rituelle Städtmord. In: DIE ZEIT 39, 13. 9. 1992, 74.
- BONCZEK, W. (1978): Stadt und Boden. Boden-Nutzungs-Reform im Städtebau. Hamburg.
- DURTH, W. u. GUTSCHOW, N. (1988): Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940–1950. 2 Bde. Schriften des Deutschen Architekturmuseums zur Architekturgeschichte und Architekturtheorie, Braunschweig, Wiesbaden.
- GIESE, E. u. SEIFERT, V. (1989): Die Entwicklung innerstädtischer Geschäftszentren in Mittelhessen unter besonderer Berücksichtigung des Einzelhandels. In: Geographische Zeitschrift 77, 1–22.
- HEWITT, K. (1983): Place annihilation: area bombing and the fate of urban places. In: Annals of the Association of American Geographers 73, 257–284.
- (1993): Reign of Fire: the civilian experience and urban consequences of the destruction of German cities, 1942–1945. In: NIPPER, J. u. NUTZ, M. (Hg.): Kriegszerstörung und Wiederaufbau deutscher Städte. Kölner Geographische Arbeiten 57, 25–45.
- (1994): Civil and inner city disasters: the urban, social space of bomb destruction. In: Erdkunde 48, 259–274.
- LEHNERT, I. (1985): Wohnungspolitik und Stadtentwicklung in Gießen. Unveröff. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Justus-Liebig-Universität Gießen, Gießen.
- MICHEL, E. (1955): Die Altstadt von Köln und ihr Wiedererwachen nach der Zerstörung. Forschungen zur deutschen Landeskunde 90, Remagen.
- MITSCHERLICH, A. (1965): Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt a. M.
- MÜLLER, D. (1984): Die Hohe Straße in Köln als Standort für Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe. Unveröff. Hausarbeit am Seminar für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Handel und Absatz an der Universität zu Köln, Köln.
- NIPPER, J. (1993): Zerstörung, Wiederaufbau und Persistenz. Eine Analyse der raum-zeitlichen Entwicklung der Landnutzung in der Gießener Innenstadt bis Anfang der 60er Jahre. In: NIPPER, J. und NUTZ, M. (Hg.): Kriegszerstörung und Wiederaufbau deutscher Städte. Kölner Geographische Arbeiten 57, 131–144.
- NIPPER, J. u. NUTZ, M. (Hg.) (1993): Kriegszerstörung und Wiederaufbau deutscher Städte. Geographische Studien zu Schadensausmaß und Bevölkerungsschutz im Zweiten Weltkrieg, zu Wiederaufbauideen und Aufbau-realität. Kölner Geographische Arbeiten 57, Köln.
- RABELER, G. (1990): Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945–1960 im Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit. Ein Überblick aus städtebaulicher Sicht. Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz 33, Bonn.
- SCHMIDT, H. (1993): Wiederaufbauplanung und Baulandumlegungsverfahren. Der Wiederaufbau der Gießener Innenstadt bis Anfang der 1960er Jahre. In: NIPPER, J. u. NUTZ, M. (Hg.): Kriegszerstörung und Wiederaufbau deutscher Städte. Kölner Geographische Arbeiten 57, 145–157.
- SIMON, P. (1954): Köln im Luftkrieg 1939–1945. In: Statistische Mitteilungen der Stadt Köln 2, 61–124.

- UHLIG, K. (1981): Stadtplanung - Zustand und Ausblick.
In: *Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz* (Hg.): Glanz und Elend der Denkmalpflege und Stadtplanung. Köln, 7-13.
- WIKTORIN, D. (1992): Der Wiederaufbau der Kölner Geschäftsstadt 1945 bis 1960. Eine Untersuchung von

- Anspruch und Wirklichkeit der Wiederaufbauplanung in Köln. Unveröff. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität zu Köln, Köln.
- WOLFF, J. (1950): Planung durch das Volk. Über Grenzen und Möglichkeiten der Aufbaugemeinschaften (Bsp. Bremen-Hannover). In: *Baumeister* 8, 526-527.

BERICHTE UND MITTEILUNGEN

EINZELHANDELSSTANDORTE DES VERDICHTUNGSRAUMES LEIPZIG IM SPANNUNGSFELD ZWISCHEN KOMMUNALER ENTWICKLUNG UND RÄUMLICHER ORDNUNG

Mit 2 Abbildungen und 2 Tabellen

EVA DEN HARTOG-NIEMANN und KLAUS-ACHIM BOESLER

Summary: Retail locations of the Leipzig conurbation in the area of tension between communal development and spatial ordering

Some large cities in the new federal states of Germany are experiencing unexpected problems in the wake of the transformation process from a command economy system to one of a market economy. In what follows the interaction of retail location development, town development, state planning and regional planning will be presented through the chain of effects set off by the development of the retail trade in Leipzig after 1989.

With only 84,000 m² available for retailing, the centre of Leipzig is faced with building applications for a fifteen-fold increase in the retail area, most of which is in unintegrated locations in the outlying districts. This raises a multitude of problems: Shopping centres on „greenfield sites“ lead to a considerable loss of purchasing power. The town centre is increasingly losing its attractiveness; this in turn inhibits housing construction, as well as the urgently needed preparedness of commerce and gastronomy to invest in the redevelopment. In the prefabricated residential quarters the emerging social segregation of the population holds considerable potential for conflict. The infrastructure of transport is so far in no way able to cope with the changed shopping behaviour of the city's inhabitants.

The shopping centres are largely planned for, if not already built on, villages in outlying districts lacking any central function. This proves to be a particular impediment to the setting-up and implementation of a central place concept. In the first two years after „die Wende“ (the Change) the concerns of spatial planning were hardly taken into account at all, since relevant laws did not exist. This results in a lack of communal agreement, and thus in an extreme concentration of retail areas, especially along the radial routes from the city to the surrounding rural district of Leipzig.

In the early years after the „Wende“ facts were created which, going far beyond mere retail trade development, are bound to present considerable problems for the development of the Leipzig conurbation.

1 Allgemeine Problemstellung

Die Region Leipzig gehört zu den Wirtschaftsgebieten in den neuen Bundesländern, in denen die sehr schnelle, aber räumlich unkoordinierte Entwicklung neuer Einzelhandelsstandorte seit 1990 zu einer Reihe von raumordnungs- sowie kommunalpolitisch problematischen und umstrittenen Ergebnissen geführt hat. In der suburbanen Zone Leipzigs sind seitdem großflächige Einzelhandelseinrichtungen¹⁾, Supermärkte, SB-Warenhäuser und differenzierte Fachmärkte entstanden, die in der Dimension ihrer Verkaufsflächen die Ausmaße westdeutscher Vergleichsstandorte erheblich überschreiten. Dabei haben sich für die siedlungsräumliche Struktur zwei unerwünschte Folgen gezeigt:

- Die Standortkonkurrenz zwischen dem Einzelhandel in den Citylagen der Kernstädte und den neuen Standorten in der suburbanen Zone hat zu einem deutlichen Kaufkraftabfluß vom Zentrum an die Peripherie des Verdichtungsraumes geführt. Damit ist die Gefahr eines nicht unerheblichen Bedeutungsverlustes der Kernstadt gegeben.
- Die großflächigen Einzelhandelseinrichtungen entstanden überwiegend nicht in den zentralen Orten des Umlandes, sondern in Gemeinden, für die die derzeit im Aufbau befindliche zentralörtliche Planung keinerlei Zentrenfunktion vorsieht.

Die Ursachen für diese Entwicklung sind vielfältig. Sie liegen einmal in der unerläßlichen Transformation der Organisationsformen des Einzelhandels in marktwirtschaftliche Verhältnisse, aber auch in den Problemen der Umstrukturierung einer zentralistisch-

¹⁾ Mit einer Geschoßfläche von mind. 1200 qm laut § 11 (3) Baunutzungsverordnung.