

Schloss und fertig? Plädoyer für den Wiederaufbau von Stadt und Raum



Schlossplatz

Das aus der Vergangenheit auferstandene Schloss hat das Bild Braunschweigs verändert - und das neue Einkaufszentrum die erstarrten Strukturen der Stadt.

Nach Jahren eines nahezu resignativen Stillstands bewegt sich die Stadt wieder. Die Architektur Carl Theodor Ottmers entfaltet eine **unerwartete ästhetische Kraft** im Raum: ein allgemein verständlicher Ausdruck eines zeitbedingten Bemühens um *Schönheit* – **Schönheit** - ein Kriterium, das im zweckgebundenen Programm der Moderne und ihrer Architektur überhaupt nicht vorkommt.

Die „**Zonengrenze Bohlweg**“ ist gefallen und Braunschweig erlebt einen Sinneswandel. Über 90 % Zustimmung in der Bevölkerung sind eine klare Aussage. Doch ist damit der Wandel vollzogen? **Schloss und fertig?**

Das Schloss ist der **spektakulärste Baustein** eines verspäteten Wiederaufbaus - nach Kriegszerstörung, banalem Wohnbau und radikalen Planungen der 60 und 70er Jahre. Mit dem Wiederaufbau der Frauenkirche in Dresden scheint eine Lawine losgetreten. Berlin, Potsdam, Frankfurt und jetzt auch Hannover wollen ihre Schlösser wieder aufbauen. Zurück in die Vergangenheit? Wieso gerade jetzt?

Wird möglicherweise jetzt erst, nach Wiedervereinigung und Friedensschluss erkennbar, welche Schäden wir durch Krieg und bewussten Wiederaufbau erlitten haben? Sehen wir erst jetzt nach Jahren der Verdrängung und Flucht ins Grüne, welche seelenlosen und gesichtslosen Städte wir in unserer automobilen Besessenheit produziert haben?



rekonstruierte Schlossfassade

Können wir als mitverantwortliche Architekten und Bauschaffende wirklich diese jüngste Entwicklung einfach abtun als postmoderne Beliebigkeit, als **Disneyfizierung** und **Konsumkulisse**?

Ich denke, wir würden uns damit ein weiteres mal eine sachliche Analyse der Beweggründe vergeben – ein weiteres mal, denn in der Polarisierung der Diskussion in Braunschweig sind große Teile der Architektenschaft über die **stereotype Wiederholung ihrer Glaubenssätze der Moderne** nicht hinausgekommen.

Diese Verweigerung einer öffentlichen Diskussion entschuldigt *uns* als Architekten doch nicht für all die Bauwerke, die **weder Stadt noch öffentlichen Raum** in ihren sozialen und geschichtlichen Bedingungen zur Kenntnis nehmen wollen – geschweige denn, diese herzustellen. Die Verweigerung erzeugt auch nicht ein breiteres Verständnis für unser Anliegen „**Architektur**“ als **Kultur** zu verstehen.

Die gleiche Verweigerungshaltung zum Thema übrigens entnehme ich dem letzten Architektenblatt, wo sich derselbe Architektenverband einer Diskussion mit einer Kunsthistorikerin entzieht, die es wagt, kritisch über Architektur nachzudenken: „Es hat keinen Sinn, sich mit solchen Leuten an einen Tisch zu setzen“ so lautete die Antwort der Repräsentantin dieses Verbands.

Wir müssen uns aber mit diesen Fragen auseinander setzen, wenn uns die Kultur modernen Bauens wichtig ist. Wir müssen unsere Vorstellungen um einige Begrifflichkeiten erweitern.

Ich liebe gute, moderne Architektur. Und ich liebe unsere Städte. Aber damit bin ich seit meinem Diplom 1971 in einem nahezu unauflöselichen Dilemma. Wenn wir jetzt als Architekten nicht verstehen, dass wir unseren **Stadtbezug und unsere Leitbilder** einer Revision unterziehen müssen, werden wir genau da landen, wo wir nicht hinwollen: immer weniger qualitätvolle Architektur, immer mehr Oberfläche, Beliebigkeit und Austauschbarkeit. **Event, Emotion und Erlebnis** sind am billigsten durch Kulissen zu bedienen.

(Nein, die Schlossfassade sollten wir **nicht** unter dieser Rubrik ablegen – ich glaube, dass alles andere Gebaute ringsum eher austauschbar ist als diese spätklassizistische Fassade.)

Einleitung und Begriffe: Wiederaufbau, Stadt, Raum

Die These für mich heute lautet also: Wir haben den Wiederaufbau der Städte noch nicht abgeschlossen – auch wenn Göderitz dies für Braunschweig bereits 1956 behauptet hat, um sich dann den Problemen der „Stadt von morgen“ zu widmen. Genau mit diesen Problemen sollten wir uns befassen.



Beckenwerkerstraße

Das **Bild des Grauens in dieser Stadt** am Ende des Krieges haben wir mit den letzten Trümmern beseitigt – in ein meist **graues Bild** dieser Stadt, die der Not gehorchend das Notwendige gemacht hat. Immerhin. Wir haben Häuser errichtet, Straßen hergestellt, Geschäfte aufgebaut. Aber welches Bild haben wir in diesem Bauen **von uns selbst** gewinnen können?

Nach dem **sozialen** Wohnungsbau mit **unsozialen** Freiräumen haben wir uns im Rausch wachsenden Wohlstands vieles gegönnt:

- kleine Einfamilienhäuser und große Autobahnen,
- Grünzüge und graue Gewerbegebiete,
- bunte Fußgängerzonen und eintönige Verkehrsstraßen.

Und vor allem: wir haben uns distanziert, sind ins Grüne geflüchtet. Angesichts der Trümmerlandschaft war das ja verständlich – und vielleicht war das ja auch eine zwingende gesellschaftliche Gesundheitskur, dort draußen im Grün.

Um es eindeutig und widerspruchsfrei zu sagen: **Ich spreche nicht für einen Wiederaufbau von Vergangenheit, ich plädiere nicht für die Rekonstruktion verlorener Architekturen.**

Aber ich fordere die Wiederherstellung von Stadt

- in einem **geschichtsbewussten** Kontext, -
- Stadt als **räumlich-sinnliche Grundlage** unserer **Zivilisiertheit**,
- Stadtraum als **sozialen und kommunikativen Lebensraum**,
- als **gebaute und gestaltete Umgangsform** - das heißt zwingend:
- Stadt begriffen als *sozialer und ästhetischer* Raum.

Hierzu gehört das **Ringeln um Schönheit** – in Form städtisch kultivierten Raums und zeitgemäßer Architektur. Wir täuschen uns, wenn wir unsere Aufgabe nur darin sehen, Objekte zu errichten. Wir haben die Verantwortung, **Beziehungen** bauliche Gestalt und architektonischen Ausdruck zu geben. Und die am meisten vernachlässigte Beziehung ist die des Hauses zur Straße und zur Stadt. Eine Garage als Schnittstelle ist zu wenig.

Der Weg Braunschweigs in die Zukunft führt nur durch seine Geschichte – und durch seine Gegenwart.

Der Wiederaufbau – 1945 bis 1960



Breite Straße, Altstadtrathaus (Foto aus: Bildband „Aus Trümmern auferstanden“ von Dieter Heitefuß, 2005)

Ich bin ein Kind des Wiederaufbaus und ich erinnere mich genau derartiger Trümmerlandschaften, ähnlich wie hier in Braunschweig die Breite Straße mit der Dornse.

Ich war drei Jahre alt, als ich an der Hand meines Großvaters auf **Münsters Prinzipalmarkt** meine ersten städtischen Impressionen erhielt. Schwarze, verbrannte Fassaden, hohle Augen der toten Fensteröffnungen gegen den wintergrauen Himmel. Abgestützte Außenmauern. Und dahinter in zusammengezimmerten Bretterbuden, unbeheizt, **die ersten Läden**. Eine Zigarette, eine Zeitung und einmal Rasieren.

Das war 1948 und hat sich in mein Gedächtnis eingebrannt. Aufgewachsen bin ich dann in den Trümmern einer anderen Stadt, mittendrin, und habe diesen **Zustand als Normalität** erlebt, die uns vielen Kindern ebenso viele Spiel- und Entfaltungsmöglichkeiten bot.

Wir wohnten in einem der ersten neuen Wohnbauten mitten in der Stadt am linken Niederrhein – zwischen Markt, Kirche, Rathaus, Stadtbibliothek und Schwimmbad. **Vier Geschosse**. Im Hauseingang kollidierten Gerüche. Von links Parfum – von rechts Schokolade. Parfum war damals nicht wirklich interessant.

Während wir als Ritter in König Artus Tafelrunde oder als Prinz Eisenherz **aktiv den Umbau der Innenstadt betrieben**, wurden in Fachkreisen und zwischen den Städten noch immer gestritten über die Art des Wiederaufbaus.

Die Anhänger des „Neuen Bauens“ strebten einen vollständigen Umbau der Städte nach modernen Prinzipien an. Die Vertreter **traditioneller Bauformen**, die sich vor allem aus der **Gartenstadt- und**

Siedlerbewegung rekrutierten, suchten einen Wiederaufbau in eher **historischem Gewand**, der jedoch nicht als originaler Wiederaufbau gedacht war.

Bereits in den dreißiger Jahren wurden die alten Städte mit ihren meist mittelalterlichen Strukturen umfassend saniert.

Hermann Flesche, Professor für Baukunst an der Technischen Hochschule Braunschweig, hatte die Oberleitung für die „Braunschweiger Altstadtsanierung“. Diese konzentrierte sich auf die **Neustadt und Hagen**, in denen besonders schlechte Wohnverhältnisse herrschten. Mit den Sanierungen konnte man ungeliebte Gebiete auch sozial säubern.

Die Viertel um Weber- und Beckenwerkerstraße waren deshalb die ersten, die im Blockinnern entkernt und hausweise umgebaut wurden **unter Wahrung des mittelalterlichen Straßenbilds und der Straßenfluchten Heinrich des Löwens**, wie Flesche schreibt. Die Architektur der Fachwerkbauten wurde hierbei jedoch erheblich verändert, was v.a. der Beseitigung der niedrigen, nur 1,60 bis 1,80 m hohen Zwischengeschosse geschuldet war.



Wollmarkt: Vor und nach der Kriegszerstörung
(Foto aus: Bildband „Aus Trümmern auferstanden“ von Dieter Heitefuß, 2005)

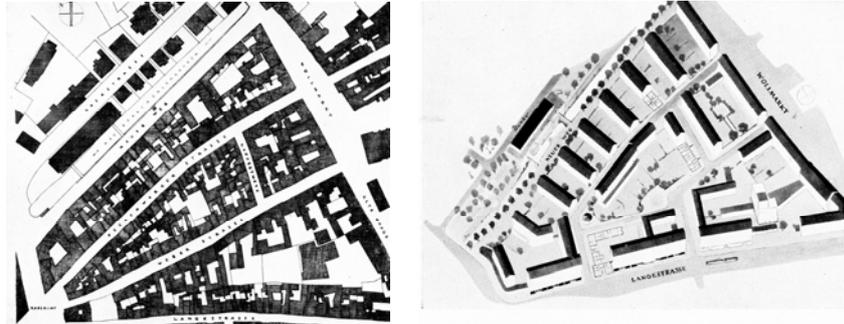
Der Umfang der Kriegszerstörungen wird an dieser Visualisierung deutlich – Fotos, die ich dem Bildband „Aus Trümmern auferstanden“ von Dieter Heitefuß entnommen habe. Der Blick vom Turm der Andreaskirche zeigt die vollständige Ausradierung eines Stadtviertels. Nur an dem Fixpunkt Dom und an der Straßenführung unten lässt sich überhaupt feststellen, dass es sich tatsächlich um das gleiche Gebiet handelt (aber eigentlich nicht mehr um dieselbe Stadt).

(Bitte noch mal zurück blenden: Der kleine Laden, den kann man noch identifizieren)

Man kann die Aufbauleistung der folgenden Jahre nicht hoch genug würdigen, ging es doch darum, **aus dieser Trümmerlandschaft wieder bewohnbaren Raum zu machen** und den zurückströmenden **Flüchtlingen** ein Dach über dem Kopf zu bieten. Dennoch muss es erlaubt sein, die Leitvorstellungen sichtbar zu machen, unter denen

dieser Aufbau passierte, **wieweit diese heute noch akut sind und welche Defizite damit verbunden sind.**

Gleichgültig ob traditionelle Orientierung oder „Neues Bauen“ – beide Richtungen waren sich darin einig, dass die **Stadt des 19. Jahrhunderts der Mietskasernen, Korridorstraßen und der Hinterhöfe** nie wieder entstehen dürfe.



Neustadt - vor und nach dem 2. Weltkrieg.
(Darstellung aus: „Braunschweig Zerstörung und Aufbau“ von Stadtbaurat Prof. Johannes Göderitz, Mai 1949)

Dies war ein Konsens jenseits ästhetischer Kontroversen. Johannes Göderitz, Roland Rainer und Hubert Hoffmann hatten hierfür mit der Publikation „Die gegliederte und aufgelockerte Stadt“ ein anschauliches Bild geliefert, das in ganz Deutschland Grundlage der weiteren Entwicklung wurde.

Ihre Grundlage waren **Siedlungseinheiten**, die in weiträumig angelegten Grünzügen eingebettet sein sollten – ungeachtet ihrer Gestaltung: Hierin konnten sich **sowohl die Traditionalisten** mit historisierenden Bauformen wieder finden **als auch die Modernisten** mit ihren Trabantenstadtkonzepten des „Neuen Bauens“, die bereits in den 20er Jahren nach den Ideen von Bruno Taut zur **„Auflösung der Großstadt“** beitragen sollten.

Breite emotionale Resonanz erfuhr dieses Leitbild auch aufgrund der traumatischen Kriegserfahrungen:
Wer die Feuerstürme in solch engen Straßenschluchten erlebt hatte, konnte diese nicht anschließend einfach wiederaufbauen. Bereits im ersten Weltkrieg war der Zusammenhang von Städtebau und Luftkrieg deutlich geworden und hatte Eingang in die Gesetzgebung des „Dritten Reichs“ gefunden. Die Forderungen des Luftschutzes und der sozialen Kontrolle waren Begründungen des Konzepts der Siedlungszellen (siehe Siedlung Mascherode). Als **„Nachbarschaften“** wurden sie nach dem Krieg unter Bezugnahme auf die **„neighbourhoods“** im angelsächsischen Raum sozusagen entnazifiziert, blieben strukturell jedoch Basis einer zellenhaften Siedlungsorganisation rund um die Städte.

Die Frage „Wiederaufbau oder Neuaufbau?“ beantworteten die Fachleute mit der bedingungslosen Forderung, **auch die zerstörten**

Innenstädte neu zu gestalten. Die *Wiederherstellung historischer Zentren* wurde öffentlich als „Attrappe und Panoptikum“ diskreditiert.

So schrieben die *Aachener Nachrichten*: „Die Bomben haben gesprochen. Das Gespenst des Wiederaufbaues hat sich des Schuttes und der Trümmer bemächtigt und redet von der Wiederherstellung ganzer Straßenzüge und Städte. Je wahrheitsgetreuer die Rekonstruktion, desto größer die museale Lüge und Kulisse. Wir können nichts wiederherstellen und die konservatorischen Sorgen um Bauwerke und Städte entbehren für das historische Zukunftsbewusstsein eines verantwortlichen Sinnes“ (zitiert nach **Angelika Meyer** – Der Wiederaufbau der Braunschweiger Innenstadt nach 1945 – erschienen 1993)

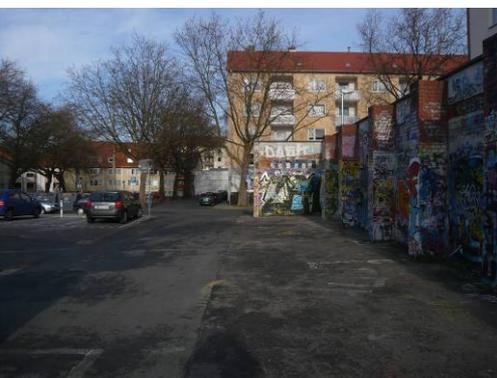
Gerade **altstädtische Strukturen** wurden meist durch „licht-, luft- und gründurchwobene“ Zeilenbauten ersetzt. So entstanden neue Räume in Abwendung von den verhassten Korridorstraßen. Ob Frankfurt, Hannover oder Hamburg – offene Zeilen orientieren sich ins Grün und zur Sonne und wenden sich ab von den traditionellen Lebensräumen der Straßen.

Das **komplexe Innenleben** der Stadt, verborgen im Blockinnern, findet hier keinen Halt mehr. Alles wird offen gelegt und einer Gestaltvorstellung unterworfen.

Die **vielen kleinen Spielräume** für unterschiedlichste Lebensformen, die informellen Räume für Ideen und Erinnerungen, für Experiment und Gestaltung auf Hinterhöfen, Dachböden und in Kellern, in Werkstätten und Remisen - diese hundertfachen *Gründerzentren städtischer Produktivität*, sie lösen sich buchstäblich auf in Luft und Licht, sind durch Vorschriften erstickt, durch Planungs- und Baurecht verboten und werden nie wieder entstehen.

Mit ihnen wurden Schreiner und Schlosser, Bäcker und Metzger und viele anderen Handwerke der Stadt verwiesen – als **planerischer Gegenstand** der neuen Gewerbegebiete am Stadtrand.

Dieser **städtische Humus**, aus dem Jahrhunderte lang Vielfalt und Erneuerung erwachsen sind, in dem seltene Kulturen gedeihen und sich als gelebte Geschichte absetzen konnten – diese Grundsubstanz der Stadt wird durch Rasen ersetzt und jährlich dreimal gemäht.



Wohngebiet um die St. Andreas Kirche und die Katharinenkirche

Kein Wunder, dass diese neuen Wohnviertel bis heute niemanden interessieren. Nichts gibt es hier mehr zu entdecken, nichts wird hier mehr produziert. **Die Stadt des „Neuen Bauens“ kennt kein Geheimnis mehr und keine Geschichte.** Das ist ihre Tragik.

Ich möchte mit dem Blick in die Geschichte unseren Blick für die Gegenwart schärfen, denn ich spreche auch von Braunschweig.

Natürlich haben die Wohngebiete **um St. Andreas und Katharinenkirche** ihre unbestrittenen Qualitäten. Sie bieten bis heute preiswerten Wohnraum mitten in der Stadt. Aber sie produzieren keine starke Stadt, kaum Öffentlichkeit. Dazu fehlt es an Geschäften und

Betrieben. Sie sind, trotz ihrer absolut zentralen Lage, banal, ausdruckslos, gleichgültig. Sie könnten auch an jeder anderen Stelle stehen.



Neustadt

Kennen Sie die ganzen Bereiche nördlich von Lange Straße und Humboldtstraße? Wissen Sie, **wie zerrissen** dieses Gebiet ist? Hier ist der Krieg noch spürbar. Hier wuchs einmal unter ärmlichen Verhältnissen Carl Friedrich Gauß auf und überraschte seine Lehrer mit seinem Genie.



Neustadt

Mit dem Aufbau ist es hier nicht gelungen, **solide städtische Qualitäten** zu entfalten. Die vielen Schulen lassen allerdings auch kaum einen Zusammenhang des Wohnens zu und ihre Schüler überfluten täglich das Umfeld mit Autos.

Es sollte uns zu denken geben, dass nur der **Doppelplatz Alte Waage/Wollmarkt**, Teil unseres Braunschweiger Stadtbildes geblieben ist. Hier wurden der Stadtgrundriss und die **ursprüngliche Raumform** aufgenommen. Unter diesem stadträumlichen Aspekt ist das Bauvolumen der *Alten Waage* durchaus wirkungsvoll – im Sinne der Erinnerung an das verlorene Braunschweig ebenfalls. Es tröstet jedoch keinesfalls über den Verlust eines ursprünglich lebendigen Stadtquartiers.



Alte Waage, Wollmarkt

Wir spüren in der Neustadt und im Hagen die **Leblosigkeit einer Stadt**, die sich nur aus Wohnen und privaten Ansprüchen nicht behaupten kann. Hier fehlt der oben beschriebene Humus einer städtischen Komplexität, die vor allem mit der **Beseitigung der kleinteiligen Parzellen** verloren ging. In der Weberstraße drängten sich **51 Häuser**

und suchten den Austausch mit der Straße. **Heute sind es gerade fünf Grundstücke** und Eigentümer, die unter dem Parkverkehr leiden: Drei mal reines Wohnen, einmal Berufsschule mit Sporthalle – städtebaulich eine Katastrophe – und das Cinemaxx von hinten.

Die **Verfügung über Grund und Boden** war eine alte Forderung moderner Planung, die sich vor allem in der sozialistischen DDR durchsetzen ließ. Im Westen blieb es in den alten Städten bei bereichsweiser Bodenordnung und freiwilliger Zusammenfassung von Grundstücken.



Prinzipalmarkt, Münster

Hier zeigte sich vor allem in eher **kleineren Großstädten**, wie durch den **Widerstand eines konservativen Bürgertums** und dessen **Festhalten am Eigentum** sich die radikalen Neuplanungen nicht durchsetzen konnten. In **Münster, Freiburg, Freudenstadt, Neubrandenburg**, aber auch in **Nürnberg** fand ein Wiederaufbau statt, der deutlich die Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses und der Stadträume anstrebte, unter Anpassung der Häuser an neuere Erfordernisse. Mit der Wiederherstellung eines **stadträumlichen Zusammenhangs** konnte eine gewisse historische Kontinuität bewahrt bleiben. Allerdings blieben dies Ausnahmen im Wiederaufbau, für die diese Städte auf Jahrzehnte öffentlichen Schmähungen wegen der angeblich „verpassten Chancen“ ausgesetzt waren.

Der **Prinzipalmarkt in Münster** ist sicher nicht durch großartige Einzelarchitekturen gekennzeichnet. Der **gesamte Raum** bildet jedoch eine **höhere Ordnung** und bietet insgesamt ein architektonisches Ensemble, das die Identität der Stadt im Bewusstsein ihrer Bürger und ihrer Besucher nachhaltig prägt.

Vor allem wurde im Laufe der Jahre der **stadträumliche Zusammenhang** wieder hergestellt. Der dominante Einsatz von **ortstypischem Klinker** und Natursteingewände für Türen und Fenster schaffen darüber hinaus eine größere Homogenität und sichtbare Wertigkeit, die über den in Braunschweig üblichen Schlichtbau weit hinausgeht. Hier hat die **starke Bindung über das Eigentum** dazu beigetragen, dass die Innenstadt weiterhin für breite Schichten auch als Wohnstandort beliebt ist – unterlagert von einer Mischung aus Geschäften, Gaststätten und Betrieben unterschiedlicher Art. Die Gaststätte, die einst meinem Großvater gehörte, befindet sich noch heute im Familienbesitz.

Diese Kontinuität in der Stadtentwicklung und das Qualitätsbewusstsein sind Gründe, deretwegen sich Münster als erste deutsche Großstadt **„lebenswerteste Stadt der Welt“** nennen darf (LivCom-Award in Niagara / Kanada 2004).

Doch nirgendwo in Deutschland fanden wirkliche Rekonstruktionen ganzer Straßenzüge bis in die Nachbildung der Fassaden statt wie in Polen. Selbst das auf dem alten mühlenbrettartigen Stadtgrundriss

wieder errichtete Freudenstadt erfuhr einen Wechsel in der Typologie – vom giebelständigen hin zum traufständigen Haus.



Schlichtbau

Braunschweig hat einen anderen Weg beschritten. Göderitz als Stadtbaurat sah vor allem pragmatische Anforderungen und propagierte für den Aufbau der Stadt in **Schlichtbau als zeitgemäßen Stil** – vor allem hinsichtlich Größe und Ausstattung der Wohngebäude. Er schrieb 1947 in der Baurundschau: *„Dieser entspricht unserem jetzigen Lebensstandard, hat eine Lebensdauer etwa für die nächsten zwei Generationen, ist städtebaulich richtig geplant, technisch einwandfrei, aber so einfach und billig wie möglich; freilich wird mancher gewohnte Komfort wegfallen.“* (aus: Johannes Göderitz: Der Wohnungsbau in der Wiederaufbauplanung. In: Baurundschau 37. Jg. 1947 Nr. 2)

Die **Frage nach dem Stil** – also ob Wiederaufbau oder Neubau – scheint ihm **nicht so wichtig** gewesen. Bereits 1945 hatte er hierzu seine Position dargelegt: *„Die Nachahmung historischer Bauten, besonders des Holzfachwerks, und die Schaffung romantischer Straßenbilder kommen nicht in Betracht.“*



Altstadtmarkt

So wurde in den 50er Jahren ein Konzept umgesetzt, das wir durchaus als charakteristischen Weg Braunschweigs ansehen können. **Dr. Kurt Seeleke** als Landeskonservator setzte sich zeitlebens für die Bewahrung des kulturellen Erbes der Stadt ein. Unter größtem persönlichem Einsatz rettete er **nicht nur in den letzten Kriegsmontaten** die wichtigsten Kunstschatze aus dem Anton-Ullrich-Museum. **Während** der Bombardierungen der Stadt suchte er die wichtigsten Bauten der Stadt vor dem Feuer zu retten. In dem denkmalpflegerischen Konzept der **Traditionsinseln**, legt er gemeinsam mit **Karl-Friedrich Kraemer** bereits in den ersten Wochen nach Kriegsende fest, dass hier die erhaltene historische Substanz geschützt und der stadträumliche Charakter weitgehend

wiederhergestellt werden sollte. Auf eine „offensichtliche Anwendung von Elementen des modernen Bauens“ sollte hier verzichtet werden. Außerhalb dieser wieder aufgebauten historischen Inseln sollte im Sinne einer „Kontrast-Ästhetik“ konsequent moderne Architektur entstehen – *„so modern und fortschrittlich wie nur möglich“*.



Alte Waage

Bewusst sucht er die *„Erlebnissteigerung durch eine derartige Kontrast-Ästhetik“* durch einen *„Gürtel modernster und hochqualifizierter Architektur ... , der wie ein Proszenium die historische Szenerie umschließen soll“* (zitiert nach Angelika Meyer, S. 55/56).

Sachliche Moderne und bildhafte Geschichte stehen kontrastreich nebeneinander, um sich gegenseitig zu überhöhen. Arbeitsteilig, und das zeigt die Zukunft, sind damit aber auch **Rollen und Bühnen** verteilt. Hier die Dominanz des Denkmalschutzes, dort die Dominanz funktionaler Ordnung. Hier historische Bilder zur Erinnerung an verlorene Kultur, dort umso geschichtsloserer Pragmatismus ohne Bildhaftigkeit.

Denn leider war die Architektur nicht immer so „modern und hochqualifiziert“, wie sich dies Seeleke vorgestellt hatte unter Hinweis auf Kraemers Bauten. Architektonische Qualität ist zwar wünschenswert – aber sie ist, wenn wir uns umsehen, eher eine Ausnahme und wir können nicht ein ganzes Stadtkonzept damit begründen. Was die Stadt trägt sind ihre **Strukturen**, ist ihr **Gefüge öffentlicher Räume**, das **Maß ihrer Bebauung**, das in den Parzellenstrukturen vorgegeben ist.



Luftbild Neustadt: Andreaskirche, Lange Straße, St. Katharinen Kirche

Wenn wir uns heute die Ergebnisse anschauen, so können wir **die im städtischen Sinne schwachen Bereiche** daran erkennen, dass hier

- in großen Bereichen die Parzellenstrukturen vergrößert wurden,
- durch umfangreichen gesellschaftlichen Wohnungsbau ganze Bereiche funktional und sozial einseitig geprägt wurden,
- durch **maßlose Verkehrsstraßen** das stadträumliche Kontinuum aufgelöst wurde
- der **öffentliche Raum** durch die **Abwendung** der Bauten geschwächt und die **Lesbarkeit der Stadtgeschichte** verunklart wurde
- mangels gestalterischer Vorgaben zum Bauen **keine sichtbaren Zusammenhänge** geschaffen wurden.



Luftbild Altstadtmarkt, Markt an der Martinikirche

Diese **konzeptionelle Arbeitsteilung** hat natürlich den Aufbau der Stadt erleichtert: Man musste nicht an jeder Ecke um Grundsatzfragen streiten: Wiederaufbau oder Neues Bauen? Tradition oder Moderne? Aber genau das ist die **Schwäche dieses Konzeptes**: diese **Arbeitsteilung**: Ihr habt dort eure Inseln – wir haben dafür den Zwischenraum als freies Bauland.

Qualität entsteht nur durch intensives **Ringens um Inhalte und die ihnen entsprechende Formfindung**. Dieses Ringen wurde außer Kraft gesetzt, die Stadtformung arbeitsteilig delegiert. Hieran leiden wir bis heute.



Luftbild Schlosspark, 2003

Hier liegen die Webfehler dieser Stadt, die auf dieses permanente Ringen um die Fügung ihrer Teile zu einem **komplexeren Zusammenhang** verzichtet hat. Diese **Arbeitsteilung** hat die Suche nach der besten Lösung vereinfacht: sie wurde nicht wirklich gesucht. Das **Neue Bauen** in offenen Strukturen und Räumen schien Programm und Form zu liefern für eine Gesellschaft, die erst entstehen sollte. Der Stadtraum, die Straßen und Plätze, wurden so dieser funktionalen Lebensauffassung unterworfen, die unser ganzes Denken und Tun beherrschte und dessen Erfolg ja im Wirtschaftwunder sichtbar wurde. Arbeiten. Wohnen. Verkehr. Freizeit.

Wesentliche Aufgaben haben wir in der Folge als Routine in die **Tiefe der Verwaltung hinein delegiert**, die uns mit einem breiten Regelwerk von Richtlinien zwangsläufig standardisierte Ergebnisse produziert. Die Besonderheit des Ortes geht hiermit verloren.



Highway aus Boston (Titelblatt Städtetag, 1965)

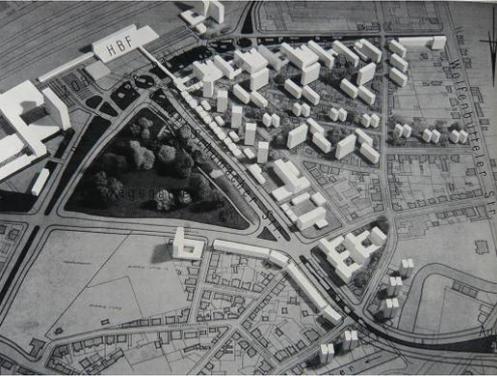
Wirtschaftswunder und die autogerechte Stadt 1960 - 1975

Dies wird vor allem in der **folgenden Phase des Aufbaus** sichtbar, die 1959 mit einem weiteren Buchtitel durchschlagend charakterisiert wird: Der **organische Städtebau** und vor allem „**Die autogerechte Stadt**“ – ein meist falsch interpretiertes Buch, da es eigentlich auf Vereinfachung und Einordnung des Verkehrs zielte. Hans Bernhard Reichow verband mit dem Bild des organischen Städtebaus **die funktionale Arbeitsteilung ganzer Stadtgebiete** – wie bei einem Organismus. Das Herz der Stadt, die grüne Lunge und ähnliche Begriffe haben wir alle aus jener Zeit übernommen – und merken nicht mehr, wie sehr sich in diesen Metaphern der Funktionalismus festschreibt und reproduziert. Mir ist am Beispiel Schlosspark deutlich geworden, dass diese „**Grüne Oase**“ erst mit der verkehrlichen Verwüstung außen herum zu begründen ist.

Für Versorgung und Austausch, wie in Blutbahnen, sind die Straßensysteme zuständig, die unter dem Aspekt „autogerecht“ zunehmend die Strukturen der Stadt bestimmen.

1965 forderte der Städtetag: „Straßen für die Städte – jetzt muss gehandelt werden“ und dekorierte seine Publikation anregend mit **Highways aus Boston** als Beispiel für den zukünftigen Straßenbau. Dies war eine **Steilvorlage für die Städte**. Der Verkehr löst sich in der Folge immer mehr als eigenes System aus dem Stadtgefüge und macht sich buchstäblich „autonom“.

„Die Stadt der Geschwindigkeit ist die Stadt des Erfolgs“ so glaubte Le Corbusier bereits in den 20er Jahren das Erfolgsgeheimnis der Stadt der Moderne entdeckt zu haben.



Städtebauliches Konzept Bahnhofsumfeld
(Darstellung aus: „Hauptbahnhof Braunschweig 1960“, Hg. Bundesbahndirektion Hannover, Stadt Braunschweig, Oberpostdirektion Braunschweig)

Der **Verkehr wird zum Motor und Symbol des Fortschritts**. Die Zukunft ist automobil und schlägt sich in überdimensionierten Straßen in unseren Städten nieder. Tatsächlich sind es weniger verkehrliche als vielmehr konzeptionelle und strategische Gründe. Das „Neue Bauen“ verstand sich als Avantgarde, die die alten Städte für den Fortschritt öffnen und mit neuen Strukturen überformen wollte.

Die sechsspurige Kurt-Schumacher-Straße zeigt sich als maßstabslose Achse ohne verkehrliche Bedeutung, einzuordnen irgendwo zwischen Stadtlandschaft und sozialistischem Städtebau. **Es waren gleichzeitig städtebauliche Konzepte, die hier realisiert wurden.** Die Verkehrsplanungen mussten jedoch generell dazu herhalten, Flächensanierungen zu begründen, um die noch intakten aber verhassten gründerzeitlichen Stadtviertel abzuräumen, wie dies auch mit dem Bahnhofsviertel geschehen sollte.



Mit der gleichen Vehemenz wurde auch die Innenstadt verkehrlich geordnet. Nur zwölf Tage nach seiner Ernennung zum Oberbaurat legte Friedrich Wilhelm Kraemer (zusammen mit Franz Rosenberg, einem Mitarbeiter) am **23. Juni 1945** ein Verkehrskonzept vor, das **jeweils zwei Straßenzüge** sowohl in Nord-Süd wie in Ost-West-Richtung durch das ursprünglich mittelalterliche Gefüge vorsieht. Die zugrunde liegende Schadenskarte abstrahiert Geschichte und Eigentum zu flächenhaften Aussagen und verführt sicher zu **großzügigem Schematismus**. Aber mit diesem innerstädtischen Tangentenviereck will Kraemer durchaus verhindern, ich zitiere: *„dass dem Wiederaufbau das alte, für die heutigen Forderungen nicht mehr ausreichende Straßennetz zugrunde gelegt wird. ... Dabei zwingen wirtschaftliche und künstlerische Rücksichten zur Zurückhaltung. Aus wirtschaftlichen Gründen sollen die vorhandenen Straßen mit den Leitungen für Gas, Wasser, Strom, Kanalisation usw. möglichst erhalten werden. Künstlerische Gründe ... verbieten, daß in das seit siebenhundert Jahren gewachsene Gefüge der Stadt ein Mißklang getragen würde. Wie dem auch sein mag, - die Möglichkeit für eine moderne Überholung der Stadtanlage wird in solchem Ausmaße nicht wiederkommen, also muss ein Stadtbaumeister diese Gelegenheit jetzt mit rascher und energischer Hand ausnutzen.“* (Neuer Hannoverscher Kurier, Nr. 15 vom 31.7.1945).



Verkehrskonzept 23. Juni 1945 von Friedrich Wilhelm Kraemer
(Darstellung aus: „Braunschweig Zerstörung und Aufbau“ von Stadtbaurat Prof. Johannes Göderitz, Mai 1949)

Natürlich muss man feststellen, dass die Innenstadt **ohne Eingriffe** in die Grundstrukturen **nicht hätte sinnvoll** verkehrlich erschlossen werden können. Auf diese Weise blieben vor allem die **Wallanlagen** großteils vom Verkehr verschont – ein Reichtum dieser Stadt. Aber unbestritten ist, dass Art und Umfang des neuen Tangentenvierecks nicht durch Rücksichtnahme gekennzeichnet waren. „Energisch“ wurde in die teilweise noch vorhandene Bausubstanz eingegriffen - vor allem im Altewiek, aber auch am Radeklint, Lange Straße und in der Gördelinger Straße – oder wie hier im Süden am Auguststore in Verbindung mit dem Durchbruch Kurt-Schumacher-Straße. **Ca. 100 Häuser** fielen diesen Maßnahmen zum Opfer – und unwiederbringliche

Stadträume wie **Windmühlenberg** und die zauberhafte eiserne Brücke am Löwenwall (??? von Peter Josef Krahe ???)



Luftbild Damm, Bohlweg

Erst **Anfang der siebziger Jahren** wurde mit der Georg-Eckert-Straße ein Abschnitt der Ost-West-Verbindung realisiert: der Abschnitt, der eigentlich **als Durchbruch durch das Magniviertel geplant** war – als Verbindung zwischen Helmstedter Straße, Leonhardstraße, **Magnitor**, **Lange Dammstraße**, Friedrich-Wilhelm-Straße, **Bankplatz**, **Steinstraße** zum Madamenweg. Kann es sein, dass in dieser damals drohenden Planung der Grund zu finden ist, dass man die Fenster in der Südseite der Magnikirche vollständig zugemauert hat?

Wir mögen uns die Konsequenzen für die Stadt nicht vorstellen, hätten wir auch hier noch Straßenschneisen und Baustrukturen in der Qualität von Stobenstraße oder Georg-Eckert-Straße bekommen. Erst mit diesem Konzept wird der **Durchbruch Waisenhausdamm** erklärlich, der trotz geschlossener Fassung seiner Ränder immer noch in Maß und Charakter schwimmt.

Noch bis in die 90er Jahre ging das Gespenst des **Gaußbergdurchbruchs** um, der ebenfalls in diesen frühen Verkehrskonzepten von 1945 seinen Ursprung hat.



Bohlweg

Der **Bohlweg** entwickelte sich aus **provisorischen, eingeschossigen** Läden zur wichtigen **neuen Geschäftsstraße**. Die heute gewünschte bauliche und gestalterische Geschlossenheit hat er jedoch nie gehabt: Er war immer eine Mischung kleinerer und größerer Bauten, **die das Auf und Ab der Zeiten** sichtbar machte. Wie heute auch noch mit den eingeschossigen Läden auf zu kleinen Grundstücken,

Wir müssen die **ungeheure Leistung der Aufbauphase** erkennen: **1972 waren 55,7%** aller Wohnungen Neubauten aus der Wiederaufbauphase – also innerhalb von nur 17 Jahren errichtet. Dass diese Dynamik auch ihre Opfer forderte, ist verständlich. Die Kritik an der „Unwirtlichkeit“ der Städte“ führte zu Neuorientierungen. **Urbanität** wurde wieder gefragt statt Siedlungsbau. Doch was ist das eigentlich - Urbanität? Lässt sich diese bauen? Dem

Städtebau durch „Dichte“ allein ist es ebenso wenig gelungen wie den **Anlehnungen der Großsiedlungen** an Blockstrukturen wie in der Weststadt, jedoch ohne individuelle Parzellen und Bauherrn.



Luftbild Michaelisviertel

Die Wiederentdeckung der Stadt: 1975 -1990

Erst mit dem Europäischen **Denkmalschutzjahr 1975** rücken die Innenstädte und ihre Geschichte wieder ins Blickfeld. Statt Förderung von Abbruch und Flächensanierung werden mit dem Städtebauförderungsgesetz nun auch die **Sanierung und Modernisierung von Altbauten** gefördert. So konnten in Braunschweigs Innenstadt das **Magniviertel** und das **Michaelisviertel** in ihrer Substanz gesichert und zu lebendigen und beliebten Stadtteilen entwickelt werden.

Auch die besonders geschmähten **gründerzeitlichen Viertel** wurden rehabilitiert und zählen heute zu den tragenden, städtischen Quartieren, wie in Braunschweig das östliche Ringgebiet – oder das zum Abschluss freigegebene **Bahnhofsviertel**, das sich heute ebenfalls als ein beliebtes Stadtviertel darstellt.

Diese jahrelange, **mühevoll**e Arbeit hat sich wirklich gelohnt. Im Laufe der 17 Jahre, die ich nun in Braunschweig lebe, ist mir eines aufgefallen: Hier waren sorgfältig arbeitende Kräfte am Werk, mit Wissen um die städtische Geschichte und mit der notwendigen gestalterischen Kompetenz und Zurückhaltung. Eher unsichtbare Kräfte, hinter denen ich immer wieder einen Mann entdeckt zu haben glaube. Die Stadt verdankt Ihnen viel, sehr viel, verehrter Wolfgang Wiechers, aber ich glaube, sie weiß es nicht so richtig. Wo Sie - und ihre ebenso engagierten Kolleginnen und Kollegen - gewirkt haben, hat die Stadt besondere Lebensqualität.

So besitzen wir für unsere Städte zum Glück noch die Maßstäbe aus anderen Zeiten, an denen wir uns messen können – und haben Raum für Lebensentwürfe, die sich nicht zwangsweise einem definitiven Funktionsprogramm unterordnen müssen. Die Stadt mit ihren alten Wohnquartieren wird wiederentdeckt und **Grundlage eines neuen Lebensstils mit alten Qualitäten**.

Die Bedeutung der lokalen städtischen Geschichte und Kultur, des baulichen Erbes, des Stadtgrundrisses und der öffentlichen Räume und des darin aufgehobenen Stadtbilds wird langsam bewusster. Ein Wandel der Werte kennzeichnet diese 15 Jahre bis 1990 – auch ablesbar an den Bodenwerten. Letztlich führt im Osten Deutschlands die weiterhin praktizierte Zerstörung von Stadtgeschichte und der damit erlebbare Identitätsverlust in den bis dahin erhaltenen Altstädten zum Aufstand ihrer Bürger. Und seit 1990 ändert sich das gesamte Weltbild.

Auf der Suche nach den wahren Werten? Geschichte, Gebrauch, Gestalt. Von der Wende bis heute.

Unsere Wachstumsphasen sind vorüber. Die ungehinderte Ausdehnung der Städte findet ökologische und ökonomische Grenzen. Wirtschaft und Bevölkerung müssen sich mit den Beständen und ihrer Pflege auseinander setzen. In der globalisierten und beschleunigten Welt wird die Frage nach der eigenen Identität und den regionalen und lokalen Besonderheiten immer lauter.



Innenstadt Braunschweig

Seitdem sind wir auf der Suche nach den wahren Werten: Worin liegt unsere Identität? Wo finden wir Sinnggebung? Gefühle werden wahrgenommen, die lange Zeit unterdrückt waren.

Eine Chance für den Markt. Die Antwort ist klar und einfach. Emotionen sind das beste Material für neue Produkte und Märkte. Aus intensivem Suchen lässt sich Sehnsucht machen. Die Frage wird durch leichte Änderung der Schreibweise und ein Ausrufezeichen zur Antwort: **Die Suche nach den Warenwerten!** Geschrieben in einem Wort, als Substantiv. Die Suche nach den Warenwerten - und das buchstäblich in jeder Idee und in jeder Beziehung.

Auch aus der Hinwendung zur Geschichte lässt sich ein „Warenwert“ entwickeln, breitenwirksam und marktfördernd: Die funktionale Spröde der Moderne wird bereits seit den 80er Jahren durch eine unbekümmerte Postmoderne beantwortet, die nun beliebige Elemente aus der Geschichte zu einer neuen Nutzeroberfläche zusammenfügt – ganz bedienerfreundlich. Nichts muss sich ändern an den Strukturen und Bedingungen – es kommt nur eine weitere Funktion dazu. Während die Wiederentdeckung des Stadtraums eine echte Errungenschaft darstellt, ist die Reduzierung der Architektur auf bildhafte Reize eine Herausforderung für unser Verständnis. Aber es ist die logische Folge funktionaler Teilung der Welt. Das Bild löst sich vom Untergrund, lässt sich an jedem Ort einsetzen und verführt. Die **Suche nach den Warenwerten** war im Sinne des Marktes erfolgreich.

Inzwischen kann die deutsche und europäische Geschichte in ihrem gesamten Zusammenhang – über die Kriegsjahre hinweg – von uns wieder wahrgenommen werden. Unsere Geschichte beginnt nicht erst 1945. Auf städtischer Ebene ist es so, dass uns die Verluste von Krieg und unsensiblen Aufbau der Städte erst jetzt so richtig bewusst werden. Die Rekonstruktion verlorener Bauten wie Frauenkirche oder Braunschweiger Schloss kann als Versuch verstanden werden, aus dieser gesellschaftlichen Amnesie heraus zu finden.

Was bestimmt die Authentizität und Unverwechselbarkeit unserer Städte? Wenn nicht hier, wo erwarten wir dann noch Beständigkeit, Dauerhaftigkeit, Verankerung? Um die Abstraktheit von Raum und Zeit zur *Gegenwart* zu machen, in der wir nur *präsent* sein können, ist physischer, unterscheidbarer Ort und seine lesbare Geschichte

wichtigste Grundlage. Genius Loci, der beschworene Schutzheilige der Architektur, wurde zu oft von uns verraten und verkauft. Wir sind seine Hohepriester – und haben offensichtlich unseren Glauben eingebüßt. Jetzt betet die ganze Gesellschaft in Angst vor der Globalisierung zu ihm und gräbt in der Vergangenheit, als der Glaube an ihn noch lebendiger war.

Ich *glaube*, eine Struktur in der Abfolge der Entwicklungsphasen unserer Städte seit 1945 zu erkennen, die uns auch zu Lösungen anregen könnte:

1. 1945 – 1960: Die ersten 15 Jahre waren durch die Notwendigkeiten des Wohnungsbaus gekennzeichnet. Der **Gebrauchswert** hatte eine Art Alleinstellung. Alles musste sich dem Zweckhaften und der Notwendigkeit unterordnen. Die Ökonomie der Nachkriegszeit setzte Grenzen und definierte Maßstäbe.
2. 1960 – 1975: In den folgenden Jahren des *Wirtschaftswunders* konnten diese Maßstäbe gesprengt werden. Die erprobte Maschinerie aus Stadtplanung, Wohnbaugesellschaften und Straßenbau war ja erst richtig in Fahrt gekommen und produzierte ganze Satellitenstädte und immer breitere Straßen. Symptomatisch für diese einseitige Optimierung: Die Neue Heimat, die durch Großsiedlungsbau zu einem Moloch geworden war und die erst in den 80er Jahren unter skandalösen Umständen an ihrem eigenen Wachstum zugrunde ging.
3. 1975 – 1990: In dieser Phase orientierte sich die städtische Entwicklung wie beschrieben zunehmend an Geschichte und alten Stadtbildern – auch als Antwort auf eine fundamentale Gesellschafts- und Stadtkritik. *Small is beautiful*. Planen und Bauen in kleinen Schritten. Die Denkmalpflege hatte ihre große Zeit und Verdienste. Der **Geschichtswert** dominierte den Gebrauchswert.
4. 1990 bis heute: Und die jüngsten 15 Jahre seit der Wende? Da wird die **ökologische Problematik** als Traum von Natur und „heiliger Welt“ marktgängig umgesetzt: **Nullenergie für das Einfamilienhaus** in der Siedlung draußen, aber umso mehr für zwei PKW, mindestens 30.000 Fahrkilometer und 750 Stunden Fahrzeit im Jahr. Das ist notwendig, um die übermäßige Isolierung dieses Bauens – nämlich sozial, räumlich und funktional - zu überwinden. Hier verebben auch die Wellen der Postmoderne langsam in den Schrankwänden der Wohn- und Schlafzimmer. Das kann man funktional begründen – aber zweckmäßig und gebrauchstüchtig ist das keinesfalls.

Die Suche nach den wahren Werten führt jedoch zwingend zu einem dritten Aspekt, **dem Gestaltwert**. Hier liegt unsere eigentliche kulturelle Aufgabe: Wenn ich von Gestaltwert spreche, so meine ich damit das Bemühen, das über die **Zweckmäßigkeit** hinausgeht und sich auch **nicht im Bewahren der Vergangenheit** erschöpfen kann. Es ist die Auseinandersetzung mit Form, Gestalt, Material, die Suche nach

Ausdruck – nach Schönheit. Die Zweckmäßigkeit unseres Bauens ist eine Voraussetzung – aber "Schönheit" ist nicht zwingende Folge.

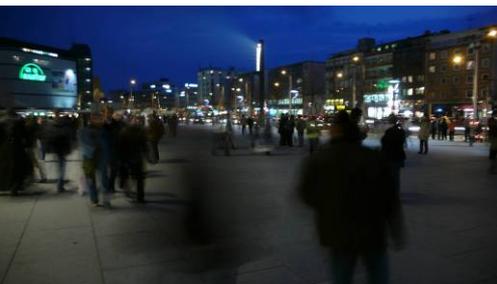
Schönheit als Auszeichnung der Stadt



Phaeno, Wolfsburg

Die Sehnsucht nach Schönheit wird vorrangig durch Produktdesign mit **höherem Warenwert** abgearbeitet. Auch die Architektur unterliegt diesem Designverständnis. Möglichst aufsehenerregende Bauten lassen sich als städtisches und persönliches Marketing einsetzen. Die eigentliche Wirkung **zielt auf die mediale Veröffentlichung** und immer weniger auf die **Leistung für den öffentlichen Raum**. Dieser leidet eher unter einer bemühten Ikonographie.

Originell ist auch das Rizzi-Haus, aber nicht lange. Auch Bad Oeynhausen ist jetzt schön, denn es hat nun ebenfalls einen Gehry. Und das Phaeno sichert Wolfsburg mediale Aufmerksamkeit – aber strapaziert gleichermaßen Umfeld und Öffentlichkeit.



Bohlweg

Was ist schön? **Schön ist offensichtlich, was publiziert wird.** Stadtraum mit seinen unsichtbaren Zusammenhängen und immateriellen Qualitäten ist demnach nicht schön, denn er wird als Normalität nicht publiziert. Er ist gleichzeitig zu kompliziert für eine objektorientierte Betrachtung. Er ist schlecht mit einem Bild zu transportieren. Denn der Raum lässt sich nur **aus unmittelbarem Erleben erfassen. Die Schönheit der Stadt liegt gerade im Zusammenwirken aller Teile im Raum dazwischen.**

Es ist die mehrfache Codierung, die urbane Qualität im städtischen Raum kennzeichnet, nämlich das

- gleichzeitige Angebot von funktionaler und vor allem **sozialer Brauchbarkeit**,
- die erkennbare Einbindung in einen baulichen, **zeitlich-geschichtlichen Kontext**, also die **Geschichtlichkeit**
- die Atmosphäre und Stimmung, die sich nur aus vielfältigem, sichtbarem Bemühen um Schönheit entwickeln kann – die **ästhetische Kultivierung des Raums** durch absichtsvolle Gestaltung

Alle drei Wertschichten müssen sich im städtischen Raum fügen und erlebbar sein: Ich spreche deshalb von **Gebrauchswert, Geschichtswert und Gestaltwert.**

Dies ist meine These: Dieser Zusammenhang hat alle kulturgeschichtlich bedeutsamen Phasen gekennzeichnet – von der **mittelalterlichen Stadt bis in das 20. Jahrhundert**. Nie hat es gereicht, nur das Nötigste in Zeitformen zu bringen. Immer war es das darüber Hinausgehende, die besondere Sorgfalt, der Aufwand für die Details, die Liebe zu der Aufgabe und ihrer Umsetzung, die Achtung vor dem Vorgefundenen, die zur Baukultur geführt hat.

Ob wir das Ganze im Sinne von Vitruv und Alberti „**utilitas, firmitas, venustas**“ nennen oder – wie ich hier für die Stadt zu interpretieren versuche, nämlich **Gebrauch, Geschichte und Gestalt**: Alle drei Begriffe müssen gleichermaßen gepflegt und präsent sein, um von öffentlichem Raum und städtischer Kultur sprechen zu können. Fehlt **eine dieser Dimensionen**, wird auch das Leben darin nur noch zwei- oder eindimensional sein. Die letzten 60 Jahre waren eine Abfolge **einseitiger Wertsetzungen**, mit immer höherem Aufwand für die Kompensation der Fehlentwicklungen in der folgenden Epoche und mit zunehmenden technischen, ökonomischen und inzwischen ökologischen Abhängigkeiten.

Die steinzeitlichen Höhlenzeichnungen, die griechischen Tempel, der Barcelona-Pavillon: nur durch das darin liegende Bemühen um ein Mehr an Qualität, durch dieses Ringen um Ausdruck entsteht „Schönheit“ und Baukultur. Gleichgültig ob durch Schmuck und Ornament oder durch Abstraktion, Material und Detail – das Bestreben muss sichtbar sein. Das bedeutet Hingabe und zusätzlichen Aufwand, der allerdings auch Geld erfordert.

Ist Braunschweig schön? Ja, der Altstadtmarkt mit Rathaus und Martinikirche ist schön. Der Burgplatz ist schön, aber man spürt die romantische Inszenierung, die weniger auf Gebrauch ausgerichtet ist. Und manches andere auch.



Damm, Ecke Bohlweg

Aber unser Bauen seit 1945? Da kommen wir über Karl Friedrich Kraemers Bauten kaum hinaus. Es fällt auf: *In der Innenstadt* ist in den letzten 20 Jahren nicht viel gebaut worden. Was davon ist gute Architektur? Es fallen mir nicht sehr viele ein. Auffällig ist, dass sich die meisten als **Eck- oder Kopfgebäude** immer auch als Objekt präsentieren lassen – ganz im Sinne einer Moderne. Aber – und das ist das Wichtige – sie tragen konstruktiv zur Stadtraumbildung bei – werden Teil der Ordnung, begründen diese – und sprengen sie nicht.. Ich nehme mal das kleinste als Bildbeispiel:

Graff – von Struhk-Architekten. Hat Stadt nicht nur repariert, sondern ihr Ansehen gegeben. Ich zeige bewusst die Raumbildung und Architektur der Fassade, nicht den bau als Objekt.



Ebenso das **Bürohaus von HSV** in der Ägidienstraße im Dialog mit der Umgebung.



Das Kleine Haus von Lindemann & Partner – hat die Syntax von Raum und Stadtgrundriss geheilt.



Das Cinemaxx von Rüdiger & Rüdiger zeigt großstädtisches Gesicht – aber leider nicht zur Beckenwerkerstraße.



oder die **Landesbausparkasse** Friedrich-Wilhelm-Straße, Ecke Wallstraße.

Aber es gibt auch **gute ältere Beispiele**



Das **Gemeindehaus** neben der St. Jakobs-Kapelle am Eiermarkt:
Größe, Gliederung, Proportion, Material, Plastizität, Details – alles mit Liebe bedacht: Der Stadtraum profitiert hiervon. Gebrauch. Geschichte. Gestalt: Alle drei Aspekte sind reflektiert und qualitativ beantwortet.



Der Ihnen bekannte **Anbau an die Kemenate** von OM-Architekten setzt sich diese Qualität fort.



Gerichtsgebäude von Gerkan – mit der **Rekonstruktion des Portikus des Landschaftlichen Hauses** ein später Wiederaufbau der 90er Jahre, der diese gewaltige Funktion des Gerichts für den Stadtraum verträglich macht. Die postmodernen Mittel sind diszipliniert eingesetzt.



Leopoldstraße, Architekt: Casa Blanca

Bauten wie hier von Casa Blanca in der **Leopoldstraße** übersehen wir gerne: keine selbstgefälligen Aufregungen, keine mediale Aufmerksamkeit – obwohl auch hier mit sparsamen Mitteln und über die sorgfältige Einfügung die Straße als positiver Lebensraum betont wird. Vielleicht sind das genau die Maßstäbe für den Ersatz von Schlichtbau des ersten Wiederaufbaus. Aber beachten Sie bitte, wie bedeutsam hier die Strukturierung durch die Parzelle ist – und die Glätte der Fassade: Keine vorspringenden Balkons, sondern zurückhaltende Loggien.

Wie bedeutsam Fassade und Fenster für die Straße und ihre soziale Qualität sind, möchte ich hiermit zeigen: Wo würden Sie lieber wohnen – hier – und mit dieser Fassade erahnen wir Braunschweiger Nachkriegsstandard. Wohnen. Balkon. oder hier in diesen städtischen Standardhäusern – selbst wenn diese nicht in Barcelona sondern in Braunschweig stehen würden?

Bitte sagen Sie nicht, das dürften wir nicht vergleichen. Das müssen wir sogar, wenn wir die Stadt als Lebensraum wieder gewinnen wollen. Denn hier zeigt sich sehr genau, wie unser Gesicht zur Straße der Straße selbst Gesicht und Lebenskraft gibt.



Braunschweig



Barcelona

Architektur – ein privates Geschenk an die Öffentlichkeit

Bauen ist eine Notwendigkeit. Wände. Ein Dach. Tür und Fenster. Hochbau.

Doch **Architektur ist mehr.** Sie ist gestaltete Beziehung. Innerhalb. Und nach außen. Zur Geschichte und zur Gegenwart. Zum Umfeld. Zur Öffentlichkeit. Die Fenster, hier in mehreren Schichten, vermitteln ausdrucksstark das Leben.

Diese Sprache der Zuwendung versteht jeder. Das **Wohnhaus an der Oker** in der Pockelsstraße von Architekt Hamborg zeigt überall eine zurückhaltende, der Aufgabe angemessene Sprache und Aufwand. Diese Architektur wirkt vor Ort, nicht medial, und bereichert die Straße.

Architektur ein Geschenk an die Öffentlichkeit. Dauerhaft. Die Schönheit ist ein Mehrwert für die Zukunft. (*apropos: Wegen dieser Verpflichtung zur Schaffung eines kulturellen Mehrwerts für die Öffentlichkeit waren wir ursprünglich bei der Mehrwertsteuer um 50% entlastet! Wenn wir unsere Pflicht doch ernst genommen hätten, anstatt uns zu sehr der Bauindustrie zu verpflichten*).



Pockelsstraße, Architekt: Hamborg

Wir mögen über die Schlossfassade Ottmers denken was wir wollen, eins ist unbestritten: seine Architektur hat uns den Blick für Ästhetik zurückgebracht. Mit diesem Blick erleben wir die Banalität und Ausdruckslosigkeit unserer eigenen Zeit als einen sichtbaren Mangel.

Das ist eine Chance für Architektur.



Rekonstruktion Schlossfassade

Am Beispiel der rekonstruierten Schlossfassaden lässt es sich ja bestens ablesen, was uns fehlt: Der Wille, über das Notwendige hinaus für die Schönheit der Architektur wirklich etwas aufzuwenden. 20 Millionen für eine Fassade – das könnte bei einem guten Architekten, einem guten Bauherren, einer guten Stadt und einem guten Willen auch heute zu einer guten Architektur führen.

Kürzlich noch drehten **zwölf Kräne** über der Stadt ihre Runden. Es war, als wären die Zugvögel zurückgekehrt. Jetzt sind es immerhin noch fünf. Ich stelle mir vor, wir würden diese nicht mehr aus der Stadt lassen. Denn es **gibt soviel zu tun in Braunschweig**.

Der größte Teil der 50er Jahre Bauten ist **frei von Architektur**. Wände mit Lichtöffnungen. Nur wenige machen architektonisches Bemühen um Schönheit sichtbar. Und soweit sie noch nicht unter einer Thermohaut verschwunden sind, sind selbst die Strukturen dieser Fassaden gefährdet. Eine architekturfreie Stadt kann es nicht geben – das wäre nur Siedlung oder Ballung.

Göderitz hatte mit seiner Zielsetzung und Aussage richtig gelegen: der Schlichtbau wird für zwei Generationen reichen. Er hat seinen Zweck gut erfüllt. Aber die Zeit ist vorüber. Wohnungsgrößen, Zuschnitt und Standards entsprechen nicht mehr der Zeit und heutigen Bedürfnissen. Die Wohnhäuser der 50er Jahre haben oft nur **24er Mauerwerk, ungedämmt** – ein energetisches Problem, das für die Mieter zu einer wachsenden **Kostenbelastung** führt. Selbst Pflege und Unterhaltung wurde an diesen architekturfreien Bauten unterlassen – wie an manchen abwaschbaren, aber **seit 50 Jahren ungewaschenen** Fassaden sichtbar ist.

Man kann nur hoffen, dass die Probleme dieser Schlichtbauten nicht über den Verkauf als Eigentumswohnungen an die heutigen Mieter ungelöst weiter gereicht werden. Denn langfristig wäre ein qualitativer Neubau sinnvoller. Hier können die Energiekosten gute Argumente liefern.



Diözesanbibliothek Münster, Architekten: Andreas Denk, Max Dudler

Was wir brauchen? **Moderne Architektur, die aber in die Stadt zurückfindet.**

Architektur, die sich nicht mehr als **Avantgarde** verstehen möchte, obwohl sie selbst zur Nachhut geworden ist - und verbrannte Städte hinterlässt, **wenn sie mit jedem Gebäude eine neue Ordnung und eine andere Stadt etablieren will.**

Hier noch einmal ein Beispiel aus **Münster**: Die Diözesanbibliothek Münster (Andreas Denk, Max Dudler). Eine klassizistische Strenge, ein freigestellter Körper – aber mit welcher Präzision er die Räume rundherum organisiert und das städtische Gewebe ergänzt, ist eine große Bereicherung der Stadt. Gebrauch. Geschichte. Gestalt – alles gleichermaßen wichtig.

Straßen und Plätze als Lebensraum: ein Geschenk an alle

Welche Wohnstandards und Straßen und Plätze könnten gewonnen werden, wenn sich die Häuser nicht abwenden würden – und die Straßen nicht nur Verkehrsstraßen wären.



Denn für die Entstehung von Stadtkultur kommt eines zwingend hinzu: Der Gebrauch muss immer die **soziale Brauchbarkeit der Räume** einschließen, muss humane Qualitäten anbieten.

Hier hatten wir mit dem Bohlweg ein absolutes Pardestück, hässlich, unmenschlich, eine innerstädtische „Zonengrenze“, die erst durch gemeinsame Planung und intensive **Überzeugungsarbeit** überwunden werden konnte - **zusammen mit Manfred Wermuth**, der für die heutige Lösung die Machbarkeit aufgezeigt hat

Bohlweg, 2003



Luftbild Kennedyplatz

Diese **Programmierung des Raums zur Rücksichtslosigkeit** setzt sich aber noch weiter fort. Die ganze Innenstadt ist damit durchzogen. Hier liegen die wichtigsten Aufgaben für die Stadt, den Umbau **nicht nur unter verkehrlichen** Aspekten, nämlich den Einbau der RegioStadtBahn zu sehen, sondern als Stadtentwicklung, die den inneren Zusammenhang des Stadtraums als wichtigste Aufgabe begreift.

Hier stellen die **Innenstadttangenten weiterhin inhumane Zonengrenzgebiete** dar. Überdimensionierte Fahrflächen, Bürgersteige, die allenfalls als Rettungswege für Fußgänger verstanden werden können mit entsprechend unattraktiven Wohn- und Geschäftslagen. Die Relation von 40 m Fahrbahnen zu 4 m Fußweg wie früher am Bohlweg sieht hier auch nicht anders aus.



Luftbild Altewiek und Ägidien

Welche stadtgeschichtlichen und städtebaulichen Potentiale haben wir im Altewiek und um Ägidien, kostbare Bereiche, die jeweils ein Inseldasein fristen. Möchten Sie hier freiwillig wohnen? Oder ein Geschäft betreiben? Seit Jahren stehen hier große Immobilien leer.

Wie viel mehr Qualität könnte aus einer offenen Vernetzung, besseren Zugänglichkeit und guter Gestaltung für die Stadt, die Eigentümer, Inhaber und Bewohner erwachsen!



Bohlweg, Hagenmarkt

Die derzeitige Planung, die ich kennen lernen durfte – und das sage ich ganz deutlich – **leistet bisher nicht die notwendige Aufwertung dieser Räume** zu urbanen Lebensräumen. Sie bleiben unter der Vorgabe „RegioStadtBahn“ eine vorrangig am Verkehrszweck orientierte Planung, die manche Situationen – so hier an der Katharinenkirche – eher verschlimmern würde.



Bohlweg, 2007

Ich setze hierfür deutlich andere Prioritäten. In der zunehmenden Konkurrenz der Städte um Attraktivität wird die Lebensqualität mit ihrer gesamten Atmosphäre, ihren kultivierten Stadträumen immer bedeutsamer: Für alte Menschen, für junge Menschen, für Familien. Bisher beschränken wir diesen Anspruch auf die kommerzialisierten Geschäftsbereiche. Das ist zu wenig. Die *berechnende* Haltung ist spürbar – immer dort, wo nach ein paar Metern der Qualitätsanspruch in sich zusammen fällt.

Der Aufbau der Stadt ist noch nicht abgeschlossen



Baustelle Schlosscarrée

Hat der Bau von ECE und Schloss tatsächlich etwas **verändert**?
Haben wir vom Umbau Bohlweg **gelernt**?
Spüren wir, dass die Stadt **ganz andere, offene Lebensformen beinhalten** könnte, wenn wir uns nicht so sehr einem einzigen, funktionalen Programm unterwerfen würden?

Der Wiederaufbau der Stadt ist keineswegs abgeschlossen. Wir haben unsere Idee von Stadt seit den 50er Jahren immer weiter rationalisiert und technisch durchorganisiert, soweit, dass das Leben für die meisten hierin nicht wünschenswert erscheint.

Das liegt an vielen **unkultivierten Räumen** und dem ebenso **unkultivierten Umgang** darin.

Das liegt an der **Geschichtslosigkeit und Gesichtslosigkeit** großer Teile des Stadtbilds, an einem Bauen ohne Architektur. Und ohne Bauherrn, die sich selbst mit dem Bauen in der Stadt ein Gesicht geben wollen.

Mir war in der Auseinandersetzung um die Entwicklung der Innenstädte klar geworden, dass wir in den **heruntergekommenen 1A-Lagen** nicht auf das Engagement verantwortlicher Eigentümer bauen können, sondern mit den **Renditeerwartungen der Erbgeneration** rechnen müssen – **Immobilienbesitzer** also, verwöhnt von dreißig Jahren Privileg der Fußgängerzone.

Und wir können auch nicht mehr den **wachen Unternehmergeist** selbständiger Kaufleuten voraussetzen, sondern müssen froh sein, wenn wenigstens „**Händler in Ketten**“ die leeren Erdgeschosse füllen und Geschäfte betreiben.

Wir soll sich eine Stadt entwickeln ohne verantwortliche Unternehmer und ohne Eigentümer mit Interesse am Ort? Wem gehört die Stadt? Zum Glück gibt es immer wieder Mutige, die in Stadt investieren und nicht nur in Aktien.

Der **Wohnungsbau der Gesellschaften und Genossenschaften** prägt ganze Viertel. Mit dem energetischen Umbau werden diese Zeilen immer bunter, aber nicht besser.

Wirklich, da wünsche ich mir manches mal den Abbruch und eine Neuaufteilung der Stadt in Parzellen, wie wir es in der Friedrichstraße sehen – mit richtigen Bauherren. Göderitz hatte in seinen Gedanken zum Wiederaufbau auch das **Bremer Haus** zu Grundlage machen wollen: Anfangs geschossweise aufgeteilt, später, mit zunehmendem Wohlstand, zusammen zu schließen zu einem städtischen Wohnhaus für eine Familie.

Ich plädiere also für einen Wiederaufbau von Stadt und Raum, Ich plädiere nicht für Rekonstruktion alter Bauten. Auch nicht für die Rekonstruktion historischer Räume.

Ich plädiere für die Rehabilitierung der Straße als humaner Lebensraum - als durch und durch kultivierter, öffentlicher Raum.

Ich plädiere für eine Ästhetik, die nicht nur auf den kommerziellen Nutzen schielt, sondern dauerhafte Lebensqualität für alle im Blick hat.



Schlossplatz bei Nacht

Das **Schloss ist ambivalent**: es folgt natürlich kommerziellen Absichten.

Aber es ist ein **Geschenk an die Öffentlichkeit** und damit eine Aufforderung an alle Bauenden, dem **Erscheinungsbild und dem Auftritt im Öffentlichen** mehr Wert und gestalterische **Aufmerksamkeit** zu widmen – also auch mehr dafür aufzuwenden als einige Eimer Farbe.

Ich plädiere für **moderne Architektur**, die sich der Geschichte des Ortes bewusst ist und die Bindungen des Raumes beantwortet.

Und deshalb wünsche ich mir Kollegen, die die Architektur selbst auch als eine öffentliche Angelegenheit verstehen, über die man auch offen und öffentlich diskutieren und streiten muss.

Schönheit verlangt Hingabe.



Walter Ackers

Braunschweig, 3. März 2008