

Zu einigen Problemen der Planung und Entwicklung ganzheitlicher städtischer Gebiete¹

Stefan Beil

In den zurückliegenden Jahren trat in Europa in zunehmendem Maße ein Gebiet der Auseinandersetzung mit Problemen der Entwicklung der baulich-räumlichen Umwelt in den Vordergrund: Die Umgestaltung der Nachkriegswohngebiete, genauer gesagt, der in den ersten drei Jahrzehnten nach Beendigung des zweiten Weltkrieges entstandenen Siedlungen. In der Arbeit der ECE stellte dieses Thema seit 1983 einen Schwerpunkt der Forschungen auf dem Gebiet des Städtebaus dar. Fast alle Mitgliedsstaaten stellten die Behandlung dieser Problematik in den Mittelpunkt der gemeinsamen Arbeit, wenngleich mit unterschiedlichen Zielstellungen.

Wenn in der DDR bislang diesen Fragen noch nicht im gleichen Umfang Aufmerksamkeit gewidmet wurde, so hat das vor allem seine Gründe in der besonderen, von den vergleichbaren europäischen Ländern abweichenden Altersstruktur der Wohngebiete. Der Hauptanteil der Wohnungen in unserem Land wurde vor 1945 errichtet, wobei die Substanz, die vor 1919 entstand, mit 51% (1980) noch den größeren Teil ausmacht. Demgegenüber betrug der Anteil der nach 1945 gebauten Wohnungen im Jahre 1980 gerade ein Viertel des Bestandes.²

Eine weitere Ursache für die mehr sporadische wissenschaftliche Beschäftigung mag in der Struktur der Bauaufgaben liegen. Es waren vor allem immer mit dem Neubau verbundene Aufgaben zu bewältigen: In den 60er Jahren die Umgestaltung der Stadtzentren und seit Beginn der 70er Jahre die Vorbereitung und Realisierung des Wohnungsbauprogrammes.

Gleichzeitig wuchs jedoch mit der ständigen Vergrößerung des Wohnungsfonds in den Neubaugebieten und dem zunehmenden Alter der in den ersten beiden Jahrzehnten seit der Gründung der DDR entstandenen Wohngebiete auch die Notwendigkeit der städtebaulichen Instandhaltung bzw. der Umgestaltung und der damit verbundenen theoretischen Auseinandersetzung.

Eine besondere Rolle spielen dabei die völlig neu errichteten Städte. Waren selbst die großen Neubauwohngebiete bzw. Wohnkomplexe immer Bestandteil einer bereits vorhandenen Stadt, einer bestehenden, im langen Zeitraum entwickelten sozial-räumlichen Struktur, so sind die neuen Städte zumindest in ihrer Ursprungsanlage als eigenständige ganzheitliche Siedlungen geplant und gebaut worden. Bei ihrer Konzipierung brauchten die Planer sich nicht in einer vorgefundenen, vorhandenen baulich-räumlichen Umwelt, die einer früheren gesellschaftlichen Struktur entsprach, zurechtfinden und diese zum Ausgangspunkt städtebaulicher Umgestaltung zu machen, wie es ja ansonsten im ganzen Land praktiziert werden mußte. Sie konnten den Versuch unternehmen, auf der Grundlage der Analyse der realen und daraus abgeleiteten zukünftigen Entwicklung der sozialistischen Produktions- und Lebensweise und der daraus resultierenden Bedürfnisse und Möglichkeiten eine adäquate sozial-räumliche Strukturform zu gestalten. Eine Form, die der Entwicklung des Inhaltes, dem gesellschaftlichen Lebensprozeß am besten entspricht, die die Gestaltung der sozialistischen Produktions- und Lebensweise fördert und dynamisch genug ist, den zukünftigen Anforderungen zu entsprechen, also nicht schon nach kurzer Zeit ein einengendes Korsett wird. Hier zeigt sich aber auch schon eine erste Schwierigkeit: Denn eigene Wesenszüge der sozialistischen Produktionsweise und Kultur bilden und bilden sich weiterhin erst mit Entwicklung der sozialistischen Gesellschaft im Verlaufe vieler Jahre heraus.³

Und es ist ebenfalls zu bedenken, daß neben dem nicht zu unterschätzenden Vorteil der weitgehenden baulich-räumlichen Unabhängigkeit die Schöpfer der neuen Städte – zumindest der ersten drei – vor allem in der schwierigen Situation waren, auf sich selbst angewiesen zu sein. Sie sollten ohne wesentliche materielle und ideelle historischen Bindungen Neues entsprechend den gesellschaftlichen, ökonomischen und politischen Zielstellungen finden. Es mußten Prämissen für einen „sozialistischen“ Städtebau entwickelt werden, für einen Städtebau vom Umfang des Bauens ganzer neuer Städte.

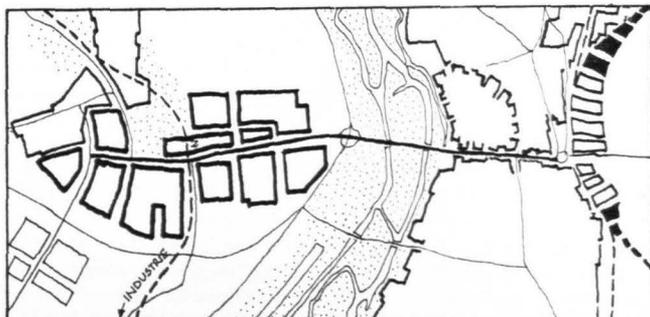
Die Suche nach einer den sozialistischen Zielstellungen in der DDR entsprechenden Form der Stadt war insofern problematisch, als erstens keine unmittelbaren Vorbilder und Erfahrungen existierten, außer den in der Sowjetunion zwischen den beiden Weltkriegen errichteten Städten, die jedoch unter anderen ökonomischen Bedingungen und z.T. anderen sozialen Zielstellungen geplant wurden. Zweitens kam es in der DDR darauf an, sowohl die durch die Teilung Deutschlands entstandenen wirtschaftlichen Disproportionen schnell zu beseitigen und ebenfalls möglichst schnell die durch Kriegszerstörungen fehlenden Wohnungen zu bauen, so daß die Planung der ersten neuen Städte in sehr kurzer Zeit erfolgte, in einer Zeit, die schnelles Handeln erforderte und ein behutsames Experimentieren, wie es bei derartig komplizierten, finanziell und materiell aufwendigen Aufgaben erforderlich wäre, nicht zuließ.

Die Entwicklung unserer vier neuen Städte, die damals in ihrer Ganzheit in einer Form geplant und gebaut wurden, die dem neuen gesellschaftlichen Inhalt besser entsprechen sollte und konnte als die überkommenen Formen der vor allem im Zuge der industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts entstandenen kapitalistischen Städte, ist daher für unsere Städtebaugeschichte und -theorie von großer Bedeutung. Dabei sind auch solche Fragen zu klären, die mit dem dialektischen Verhältnis von Inhalt und Form in Verbindung stehen, die aus dem Widerspruch zwischen der Langlebigkeit der Form, bedingt durch ihre materielle Stabilität, und dem schnelleren Wandel des Inhalts, abhängig von den Bedürfnissen und Gewohnheiten resultieren.

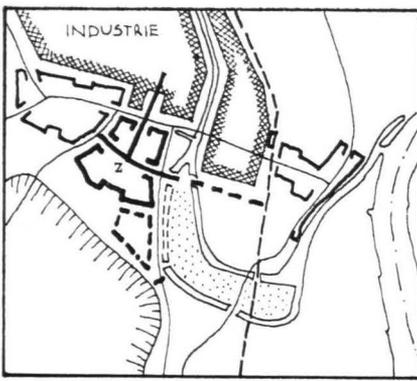
Ebenfalls müßte man sich mit der Frage auseinandersetzen, ob es überhaupt möglich ist, große ganzheitliche und in kurzem Zeitraum zu realisierende Strukturen in ihrer Komplexität so erfassen und planen zu können, daß die Konzeption dieses städtischen Organismus Kontinuität, Vielfalt, soziale Ausgewogenheit, Schönheit usw. aufweisen kann, ohne daß größere Korrekturen oder Umbildungen in absehbarer Zeit notwendig werden.

Und schließlich ist es von großer Bedeutung, zu klären, wie mit den vorhandenen neuen Städten und städtischen Gebieten in Zukunft verfahren wird, wie sie den Anforderungen der gegenwärtigen Zeit und der absehbaren Zukunft gerecht werden, wie lange die einmal geplante und gebaute Ganzheit unberührt von planerischen und baulichen Eingriffen existieren kann. Das sind Fragen, deren Beantwortung nur durch umfangreiche interdisziplinäre Forschungen möglich sein wird.

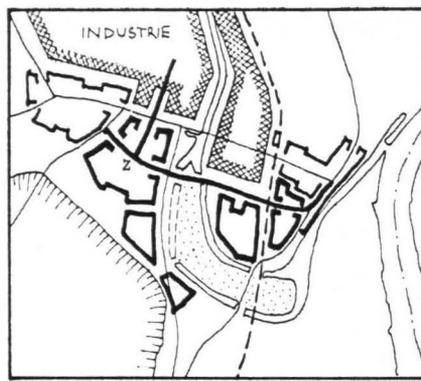
Es ist jedoch unumstritten, daß unsere neuen Städte seit ihrer Gründung sich städtebaulich ständig weiterentwickelt haben, und sei es nur infolge einer damals nicht voraussehbaren wirtschaftlichen und damit verbundenen Einwohnerentwicklung. Hinzu kommt, daß der technische Fortschritt planmäßig im Dienste des sozialen Fortschritts entsprechend den Zielstellungen der ständigen Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Bevölkerung einzusetzen ist. Aus diesem Sachverhalt heraus werden städtebauliche Umgestaltungen zwangsläufig notwendig, unabhängig



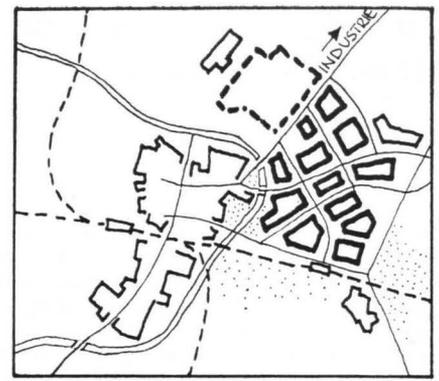
1 Halle/Halle-Neustadt, heute. 330 000 Einwohner



2 Eisenhüttenstadt, fünfziger Jahre. 20 000 Einwohner



3 Eisenhüttenstadt, heute. 50 000 Einwohner



4 Hoyerswerda, heute. 71 000 Einwohner

vom Grad der Fortschrittlichkeit einer städtebaulichen Lösung zur Zeit ihrer Realisierung vor zwei oder drei Jahrzehnten.

Allein schon aus dem unterschiedlichen planerischen Ansatz für jede der Städte ergeben sich heute und zukünftig sehr differenzierte Aufgaben hinsichtlich der Gestaltung ihrer räumlichen Strukturen entsprechend der an sie gerichteten gesellschaftlichen Anforderungen.

Die Analyse der Entwicklung der neuen Städte – vom Ursprung bis zum heutigen Tage – unter dem Aspekt ihrer räumlichen Expansion verdeutlicht die Probleme, die bereits aus der unterschiedlichen gestalterischen Lösung der funktionellen Beziehungen zwischen ihnen und den benachbarten Siedlungen resultieren und deren Bewältigung in der Zukunft nicht leicht sein wird.

Für die Gestaltung räumlich günstiger Beziehungen, deren Qualität wesentlich Einfluß auf die Ökonomie der Stadt und auf die Reproduktion der Arbeitskraft ihrer Bewohner ausübt, konnten durch die Art und Weise der Zuordnung der neuen und alten Städte fördernde oder hemmende Bedingungen geschaffen werden. Sowohl in Eisenhüttenstadt (bis 1961 Stalinstadt) als auch in Hoyerswerda wurde mit den ersten Planungen keine Kontinuität der städtebaulichen Entwicklung des sie umgebenden Territoriums in räumlicher, funktioneller und gestalterischer Hinsicht gesucht. Beide Städte wurden zwar nach den „16 Grundsätzen des Städtebaus“⁴ konzipiert, in deren 6. Grundsatz erstens das Prinzip des Organischen und zweitens die Berücksichtigung der historisch entstandenen Struktur bei Beseitigung ihrer Mängel als Grundlage der Stadtplanung gefordert wurde. Bloß wurde dieser Grundsatz in beiden Fällen nur auf die Gestaltung der neuen Städte selbst – auf die Organisation ihrer inneren Struktur – bezogen. Hinsichtlich der Einbeziehung des gesamten sie umgebenden Territoriums, der benachbarten Städte und kleineren Siedlungen, wurde das Prinzip des Organischen nicht angewandt. Damit entfiel ebenfalls die Notwendigkeit der Berücksichtigung der historisch entstandenen Struktur und die Beseitigung ihrer Mängel.

Im Verlauf der Planung Eisenhüttenstadts wurde mit dem 1953 erarbeiteten und die Grundlage des Bebauungsplanes bildenden dritten Entwurf für die zu diesem Zeitpunkt noch als „Wohnstadt“ des Eisenhüttenkombinates bezeichnete erste neue Stadt, die in den vorangegangenen Konzeptionen noch konsequente kommunikative und gestalterische Trennung von der nur 2 km entfernten 700jährigen Stadt Fürstenberg, etwas gelockert. Aus einer zwar noch immer introvertierten, nur auf das Werk ausgerichteten Struktur, die durch eine ebenso konsequente geschlossene Komposition ausgedrückt wird, führte nunmehr die zweite Magistrale über den ursprünglich im Kulturpark endenden Zielpunkt hinaus in Richtung der für den Aufbau der neuen Stadt unbedingt benötigten Nachbarstadt. Denn bei der Planung der technischen und sozialen Infrastruktur war man auf die Potenzen der Stadt Fürstenberg und ihrer 6 000 Einwohner in hohem Maße angewiesen. Die daraus notwendigen Konsequenzen für eine integrative städtebauliche Lösung wurden jedoch nicht gezogen, so daß eine organische Verbindung und Kontinuität von Beginn an nicht erreicht werden konnte.

Allerdings erwies sich dieser Ansatz einer Öffnung für die Entwicklung des gesamten Territoriums als ungemein wichtig. Das dynamische Wachstum sprengte die geschlossene und auf Grund natürlicher Grenzen nicht konzentrisch erweiterungsfähige Struktur der neuen Stadt, die einerseits auf der Gleichzeitigkeit eines zen-

tralen und axialen Prinzips basierte und zum anderen eine eindeutig primäre Beziehung zwischen den beiden nur 1 km entfernten Polen – Werkeingang und zentraler Platz – zur Grundlage hatte. Im Verlauf der 60er Jahre übernahm die anfangs untergeordnete zweite Magistrale die Funktion der Hauptkommunikationsachse in der nunmehr aus zwei Siedlungen bestehenden, seit 1961 politisch, wirtschaftlich und administrativ vereinten Stadt. Zu den ursprünglichen vier Wohnkomplexen für 20 000 EW auf einer Fläche von ca. 1 km² kamen noch drei weitere dazu. Die Einwohnerzahl stieg auf 50 000 EW und die Wohngebiete der Stadt erstrecken sich heute in Ost-West-Richtung über 5 km. Das ist bei etwas mehr als dem Doppelten der ehemals geplanten Einwohnerzahl das 6fache an Wohngebietsfläche. Fazit: Es hat sich erwiesen, daß die einseitige räumliche Beziehung zum Werk über die erste Magistrale zu starr und in der geplanten Form nicht erweiterungsfähig war. Der spätere konsequente Ausbau der zweiten Magistrale, die das am westlichen Rand der Stadt befindliche Stadtzentrum von Eisenhüttenstadt mit dem ehemaligen Stadtzentrum Fürstenbergs verbindet, führte zu einer gesamtstädtischen Erschließungsstraße, die alle angelagerten Wohnkomplexe (bis auf den 5. Wohnkomplex) einbezieht. Diese Erschließungsstraße konnte zwar die Kontinuität der Beziehung Stadt – Werk nicht weiterführen, erlaubte jedoch durch die Öffnung der geschlossenen funktionellen und räumlichen Struktur und die Einbeziehung der alten Siedlungsteile der Stadt neue Entwicklungsmöglichkeiten, zumal das Eisenhüttenkombinat nicht das einzige Arbeitsstättengebiet der Stadt blieb. Zukünftig sollten alle neuen Wohngebiete innerhalb der bestehenden funktionellen Struktur eingeordnet werden. Extensive Erweiterungen sind auf Grund vorhandener „innerer“ Entwicklungsangebote nicht erforderlich.

Eine ähnliche Konstellation gibt es bei der zweiten neuen Stadt. Die Neustadt von Hoyerswerda, die zudem nicht annähernd die Integration der Wohnkomplexe und die äußere Geschlossenheit von Eisenhüttenstadt aufweist, wurde der Altstadt regelrecht gegenübergestellt, wobei auch hier ein Fluß trennendes Element ist. In Hoyerswerda, das lange Zeit Gegenstand der Kritik wegen der Monotonie seiner Wohngebiete und des Mangels an gesamtstädtischen, zentralen gesellschaftlichen Einrichtungen war, ist die Gestaltung einer effektiven räumlichen Struktur der Gesamtstadt und die Herstellung räumlich günstiger Beziehungen zwischen den alten und neuen Stadtteilen komplizierter als in Eisenhüttenstadt. Allein das Fehlen von Arbeitsstätten in unmittelbarer Nähe der Stadt verlangt von der arbeitenden Bevölkerung zusätzliche Zeitaufwendungen. Die Wege zu den Arbeitsstätten führen nicht (wie in Eisenhüttenstadt) durch die Wohnkomplexe bzw. durch das Stadtzentrum. Die hier realisierte Form der Aneinanderreihung zweier autonomer städtischer Gebiete, der Altstadt und der Neustadt, läßt auch in Zukunft eine organische Verbindung mit direkten räumlichen Beziehungen problematisch bleiben. Die ehemals als Kommunikationsraum geplante Verbindung – die Straße zwischen Neustadt und Altstadt (ohnehin noch nicht fertiggestellt) – verliert mit der Erweiterung des ursprünglichen Planes um drei Wohnkomplexe an der von der Altstadt herausführenden Straße nach Cottbus und zu den 15 km entfernten Arbeitsstätten der Industrie zunehmend an Bedeutung. Mit dieser extensiven Entwicklung bildet sich mit dieser Straße eine neue Hauptkommunikationsachse heraus, und die Wohnkomplexe der Ursprungsplanung gelangen in eine Randlage. Der Ausbau des Stadtzentrums am ursprünglichen Standort begünstigt zwar eine zentrale Konzentration, aller-

dings ist weder eine direkte räumliche Beziehung zur Altstadt noch zu den Arbeitsstättengebieten erkennbar.

In Schwedt traten im Verlauf der städtebaulichen Entwicklung andere Probleme auf, die weniger aus der ursprünglichen Planung der Beziehung zur Altstadt resultierten. Konsequenz wurden die ersten Wohnkomplexe dicht um die Altstadt angeordnet und vorhandene Struktur- und Kompositionselemente (z.B. die Hohenstaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße) in die Planung einbezogen. Der große Zusammenhang zwischen Altstadt und Neustadt mit der Industrie schien sowohl Kontinuität der räumlichen Beziehungen als auch die Erweiterungsfähigkeit der räumlichen Struktur zu garantieren. Aber mit der Einordnung von zwei großen Wohnkomplexen, die zur Verdoppelung der Einwohnerzahl führte, wurde die Struktur extensiv erweitert und verändert. Auf Grund der Zuordnung der Industrie, die im größeren Rahmen als in Eisenhüttenstadt erfolgte, konnte die Einordnung der neuen Gebiete hinsichtlich ihrer Beziehung zum Werk günstig gestaltet werden, ihre Beziehung zur Altstadt und zum neuen Stadtzentrum ist jedoch problematisch, wenn man bedenkt, daß für eine Stadt dieser Größenordnung (70 TEW) große 6-spurige Verkehrsstraßen für die Bewältigung der innerstädtischen Kommunikation notwendig werden.

Das Strukturschema von Halle-Neustadt, der vierten neuen Stadt, weist weitgehend Ähnlichkeit mit der ersten – Eisenhüttenstadt – auf, wenngleich die zugeordnete Industrie keine direkte räumliche Beziehung zu den Wohngebieten hat. Halle-Neustadt verbindet sich zur Zeit mit aller Konsequenz über eine Hauptkommunikationsachse mit Halle, mit dessen tragfähiger und vielfältiger sozialer und technischer Infrastruktur zu einer großen Stadt. Damit erhält es selbst Großstadtcharakter und unterscheidet sich hinsichtlich dieser Bedingungen von den anderen drei neuen Städten. Diese Integration der Neustadt mit der großen alten Nachbarstadt war, in Auswertung der bei der Anlage der drei Vorgänger gewonnenen Erfahrungen, bereits mit der Planung der Neustadt als Wohnbezirk von Halle vorbereitet. Eine bis heute währende administrative Trennung erfolgte erst zu einem späteren Zeitpunkt. Im Gegensatz zu den ersten drei Städten vollzog sich die Entwicklung von Halle-Neustadt in einem größeren sozial-räumlichen Rahmen, und dementsprechend konnte eine Kontinuität in der Entwicklung der räumlichen Struktur erreicht werden, die größere Brüche von Beginn an ausschloß. Hier werden Probleme vor allem in der funktionellen und gestalterischen Lösung der gemeinsamen „Nahtstelle“ im Bereich der Saale-Aue zu bewältigen sein. Mit der

geplanten Einordnung des Kulturhauses wird ein weiterer Schritt in dieser Richtung vorbereitet.

Zusammengefaßt kann festgestellt werden, daß eine Umgestaltung der neuen Städte bereits aus der Notwendigkeit der Beseitigung funktioneller und gestalterischer Defizite, die entweder aus dem planerischen Ansatz oder aus der nicht vollständigen Realisierung der geplanten Stadtstruktur resultieren, partiell erforderlich ist. Weitere Ansätze ergeben sich aus der Wandlung und Veränderung der Bedürfnisse und Gewohnheiten, den veränderten Reproduktionsbedingungen und der Entwicklung der sozialistischen Produktions- und Lebensweise.

Im Prozeß der Umgestaltung der Stadtstruktur ist schwerpunktmäßig zu gewährleisten:

1. Generelle Erhöhung der Nutzungsintensität, wobei besonderes Augenmerk auf die (intensive) Nutzung von Flächen mit hoher Lagegunst zu richten ist.
2. Größere Ausgewogenheit der räumlichen Verteilung von Arbeitsstätten und Wohngebieten hinsichtlich einer rationellen Gestaltung der Kommunikationsbeziehungen.
3. Effektivere Gestaltung der funktionellen Beziehungen und Verflechtungen mit dem Ziel, die Wegezeiten zu reduzieren.
4. Veränderung der nach „innen“ gerichteten funktionellen und gestalterischen Orientierungen der einzelnen städtischen Gebiete (Wohngebiete) zur Gestaltung einer baulich-räumlichen Einheit der ganzen Stadt.
5. Zweckmäßige Mischung und Verteilung der Funktionen der Stadt als Schlüsselfrage bei der Lösung der stadtgestalterischen, sozialen, ökonomischen und funktionellen Probleme der intensiven Stadtgestaltung.

Anmerkungen

- 1 Dieses Thema ist Gegenstand einer noch nicht abgeschlossenen Forschungsarbeit des Autors
- 2 1980 betrug der Anteil der nach 1945 gebauten Wohnungen etwa 23 %; 1990 wird er 38 % betragen (Stat. Jahrbuch d. DDR 1983)
Anteil in ausgewählten europäischen Ländern
ČSSR 59,8 %; Ungarn 56,7 %; Polen 58,1 %; BRD 62,3 %; Österreich 56,9 %; Frankreich 56,0 %; Schweden 73,6 % (Human settlement situation in the ECE region around 1980, New York, United Nations 1986, Tab. 1.6)
- 3 Vgl. Flierl, Bruno: Zur sozialistischen Architektorentwicklung in der DDR (Diss. B). Berlin 1979, S. 17
- 4 Grundsätze des Städtebaus. – In: Handbuch für Architekten. – Berlin, 1954. – S. 101–103