Ludwig Krause

Erinnerungen an meine Zeit im Institut für Städtebau und Architektur (ISA) der Bauakademie 1967 bis 1991

Teil 1: Textband

Berlin 2025

Ludwig Krause um 2015 (Foto: privat)

INHALT

Vorbemerkungen 7

Schulischer, studentischer und beruflicher Werdegang vor dem Beginn meiner Tätigkeit im Institut für Städtebau und Architektur 8

1. Das Institut für Städtebau und Architektur der Deutschen Bauakademie (später Bauakademie der DDR) 12

Überblick über die Struktur 14
- Abteilung Verkehr und Stadttechnik 14
- Abteilung Theorie und Geschichte 17
- Abteilung Stadtstruktur 22
- Abteilung Gebietsplanung und Prognose 27
- Weitere Fachabteilungen des ISA 27
- Die Institutsdirektoren 1967 bis 1990 29

2. Aufgaben und Projekte von 1967 bis zum 20. Geburtstag der DDR 1969/70 31

2.1 Generalbebauungspläne der Bezirke der DDR 31
2.2 Stadtzentren der DDR - Studien und Projekte für Stadtzentren vor und nach dem 20. Jahrestag der DDR in Zusammenarbeit mit Prof. Henselmann und in weiteren Kollektiven 33
Jena 36
Rostock 42
Zusammenarbeit mit Prof. Hermann Henselmann und anderen 44
Schwerin 1 (Leitung Henselmann) 48
Schwerin 2 (Leitung Döhler) 50
Frankfurt an der Oder 61
Konzeptionen zu weiteren Stadtzentren im Kollektiv Henselmann 71
Freiberg 71
Erfurt 71
Plauen 74
Konsultative Mitarbeit bei der Entwicklung weiterer Stadtzentren 75
Neubrandenburg 76
Gera 76
2.3 Präsentation der Stadtzentren zum 20. Jahrestag der DDR im Oktober 1969 79
2.4 Begutachtung der Stadtzentren und der ersten Fußgängerzonen 81

3. Zur Planung des Wohnungsbaus und der Wohngebiete in der DDR bis 1990 89

3.1 Der Wohnungsbau in der DDR 89
3.2 Die Mitwirkung des ISA am Wohnungsbauprogramm der DDR 99
3.2.1. Erarbeitung der Komplexrichtlinie für den Wohnungsbau 100
3.2.2 Beispielplanungen in der Startphase des Wohnungsbauprogramms und Großforschungsvorhaben Greifswald 103
- Apolda 103
- Dessau 104
- Großforschungsvorhaben Greifswald 105
3.2.3 Städtebauliche Wettbewerbe für Großwohnsiedlungen 108
- Karl-Marx-Stadt - Wohngebiet „Fritz Heckert“ 109
- Leipzig - Wohngebiet Leipzig-Grünau 113
- Leipzig - Wohngebiet Paunsdorf 115
3.2.4 Mitwirkung bei der Umsetzung des Wohnungsbauprogramms in Berlin - Hauptstadt der DDR 118
Zur Sonderstellung der Hauptstadt innerhalb der DDR 118
Berlin-Marzahn - das größte Neubaugebiet in Deutschland 120
3.3 Zum finanziellen Aufwand des Wohnungsbaus in der DDR 132
3.4. Kleine Nachbetrachtung zum Wohnungsbauprogramm 133

4. Forschungen des Instituts für Städtebau und Architektur zur langfristigen und gesamtstädtischen Planung in der DDR 135

4.1 Die Generalbebauungsplanung der Städte 135
- Die Generalbebauungsplanung der Städte als Prozess 136
- Problemstellungen, Aufgaben und Ziele der Stadtplanung 138
- Ziele der langfristigen Planung 140
- Methoden und Kennwerte der Stadtentwicklungsplanung (GBP) 142
- Leitlinien für die Städte 144
- Betreuung des aktuellen Planungsprozesses in den Städten 145
- Auswertung der eingereichten Unterlagen 145
- Verteidigung der Generalbebauungspläne 145
4.2 Auswertung der potenziellen Wohnungsbaustandorte in 135 Städten der DDR sowie Begutachtung der Wohnungsbaustandorte mit mehr als 500 Wohnungen 147

4.3 Untersuchungen zur „Intensiven Stadtentwicklung“ – Einstieg in eine neue Strategie zur Weiterentwicklung der Städte 157
4.3.1 Methodischer Ansatz 161
4.3.2 Pilotprojekte der städtebaulichen Intensivierung und Beispielplanungen zur intensiven Stadtentwicklung 165
- Pilotprojekt: Berlin-Prenzlauer Berg 166
- Pilotprojekt: Berlin-Friedrichshain 169
- Beispielplanung: Stadt Dresden 171
- Beispielplanung: Stadt Suhl 172
4.3.3. Standortbedingungen und Intensivierungspotentiale in 135 Städten der DDR 174
4.3.4 Kleines Zwischenresümee zu Beispielplanungen und Pilotprojekten 177

5. Meine Partnerschaften im Auftrag des Instituts für Städtebau und Architektur 180

5.1 Kooperationspartner im Bereich Verkehrswesens 181
5.1.1. Forschungseinrichtungen des Verkehrswesens der DDR – ZfIV 181
5.1.2. Projekteinsätze zur Verkehrsplanung in ausgewählten Städten 182
- Beispiel Berlin 183
- Beispiel Halle/Saale 185
- Beispiel Greifswald 186
5.1.3. Als Verkehrsplaner im Ausland 189
- Verkehrsplanerkongress 1971 in Strbske-Pleso, jetzt Slowakei 189
- Verkehrswissenschaftliche Tagungen in Budapest 190
5.2. Zusammenarbeit mit der Forschungsleitstelle bei der Staatlichen Plankommission 195
5.3. Abstimmungen mit dem Institut für Ökonomie der Bauakademie zur Ökonomie der Stadt- und Regionalplanung und des Wohnungsbaus 201
5.4. Koordinierung der internationalen Zusammenarbeit mit der Tschechoslowakei 207

6. Gewerkschafts- und Kulturleben im Institut 211

Zivilverteidigung als Nische 213
6.1 Wohnraumversorgung 215
6.2 Angebote für den Urlaub der Mitarbeiterschaft 216
6.3 Kollektive der sozialistischen Arbeit 221
6.4 Frauenförderung 222

6.5 Kulturelles Leben 224
- ISA-Kabarett 224
- ISA-Feierstunden 225
- Betriebssport 225
- Institutsgruppe der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft 225
- Der Architektenfasching „archi nova“ 226

7. Das Institut für Städtebau und Architektur - vor und nach dem Fall der Berliner Mauer 238

7.1 Das ISA in den späten 1980er Jahren und im Herbst 1989 238
7.2. Das ISA im Umbruch 247
7.3. Das Institut nach der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 und mit den Auswirkungen des Einigungsvertrags 253
7.4. Die Evaluierung des ISA im Jahre 1991 und die Neugründung des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) 260

Anhang: Meine Tätigkeit nach dem Ausscheiden aus dem IRS 276

Personenregister 279

Ortsregister 287

Vorbemerkungen

Die Aufzeichnungen zu meiner langjährigen Tätigkeit als Wissenschaftlicher Mitarbeiter und auch als Direktor des Instituts für Städtebau und Architektur (ISA) der Bauakademie der DDR ist Bestandteil meiner Lebenserinnerungen, die ich für meine Kinder und Enkel und verfasst habe. Diese beanspruchen nicht den Charakter einer wissenschaftlichen Aufarbeitung, sondern sollen mein persönliches Erleben in dieser Zeit schildern. Dies hat auch das Interesse des Instituts für Raumbezogene Sozialforschung (IRS), das aus dem Grundstock des ISA nach dessen Evaluierung entstanden ist, geweckt. Mit ihren Anregungen haben Prof. Dr. Christoph Bernhardt, Dr. Kai Drewes und Alexander Obeth dazu beigetragen, die Aufzeichnungen auch für einen weiteren als den familiären und Freundeskreis zu öffnen. Dafür gilt ihnen mein besonderer Dank. Dank gebührt auch unserer Tochter Christiane Krause, die die Texte aus ihrer, aus der Perspektive einer jüngeren Generation betrachtet und mir Unterstützung gegeben hat. Schließlich gilt mein Dank meiner Frau Adelheid, die meine "Erinnerungsarbeit" mit großer Geduld unterstützt und ertragen hat.

Die Forschungs- und Entwurfsarbeit am Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie war für mich von 1967 bis 1991 die längste Wegstrecke meiner beruflichen Laufbahn. Sie war geprägt von einer großen Vielfalt und selbstverständlichen Interdisziplinarität der Aufgabenfelder, von gesamtstaatlichen bis hin zu kleinräumlichen Aufgabenstellungen, von den empirischen Forschungen bis hin zur Umsetzungsplanung, vor allem aber von einem respektvollen Umgang der Akteure, der Auftraggeber und der Kolleginnen und Kollegen.

Nach dem Ausscheiden aus dem IRS, dessen Gründungsdirektor ich war, arbeitete ich als Stadt-, Regional- und Verkehrsplaner mit einem eigenen Büro, als Mitglied und zeitweiliger Geschäftsführer in der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung und weiteren Verbänden bis ins Rentenalter. Inzwischen hat sich aus meiner Liebe zum Zeichnen eine dritte „Karriere“ entwickelt.

Schulischer, beruflicher und studentischer Werdegang vor dem Beginn meiner Tätigkeit im Institut für Städtebau und Architektur

Nach dem Besuch der Grundschule (8 Jahre) und der Erweiterten Oberschule (weitere 4 Jahre) in Meerane bewarb ich mich 1959 an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar um ein Architekturstudium. Das Aufnahmegespräch endete mit der Empfehlung, mich für das Studium der Baustoffwissenschaften zu bewerben. Zur Vorbereitung dafür standen ein Jahr in einem Zementwerk oder die Lehre als Ziegeleifacharbeiter zur Auswahl. Meine Familie zog in dieser Zeit von Meerane nach Meißen um, wo ich - noch Oberschüler - als Domführer meine erste "sozialversicherungspflichtige Arbeit" aufnahm. Ich wurde in Großräschen in der Niederlausitz Ziegler, bewarb mich aber dann an der Fakultät Bauingenieurwesen der Hochschule für Bauwesen Cottbus. Nach dem Grundstudium und dem Vordiplom belegte ich dort die Fachrichtung Technische Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung. Mit einer Diplomarbeit zur städtischen Verkehrsplanung der Hansestadt Greifswald und der Diplomprüfung schloss ich meine Hochschulkarriere in Weimar ab.

Wer in der DDR zum Ende seines Studiums sein Examen machte, war im Normalfall längst auf dem Stellenmarkt - diesen Begriff gab es damals jedoch noch nicht - verplant. Die Wahlfreiheit endete schon daran, dass die Vielfalt von Studienmöglichkeiten der eng begrenzt war. Auf der Grundlage von Prognosen über den zu erwartenden Arbeitskräftebedarf in den unterschiedlichen Sparten der Volkswirtschaft, und da schließe ich auch das Bildungswesen ein, wurde die Anzahl der Ausbildungsplätze gesteuert. Man konnte zum einen nur etwas studieren, wofür es später auch Arbeitsplätze gab. Zum anderen war man aber dann auch deutlich festgelegt, auf dem Gebiet zu arbeiten und zu bleiben, für das man studiert hatte. Die Richtung war vorgegeben. Was man gelernt hatte, reichte damals für ein ganzes Arbeitsleben! Und wenn die „Oberen“ sich in der Prognose geirrt hatten, musste „kampagnenhaft“ nachjustiert werden.

Als studierter Bauingenieur und Stadtplaner war man hinsichtlich der Berufsausübung relativ eingeengt und festgelegt. Die staatlichen Planungsbüros, private gab es nicht, waren froh, wenn sie ihre Stellen besetzen konnten. So startete ich mein Berufsleben im Büro für Städtebau beim Rat des Bezirkes Rostock in der Außenstelle Wismar. Ich wurde also „Stadtplaner" in einem sowohl fachlich als auch territorial überschaubaren Aufgabenfeld. Dahin hatte mich mein Mentor und Diplombetreuer Dr. Hermann Saitz „gelockt".

Die Alternativen zur Planungspraxis in einer Kommune, einem Kreis oder einem Bezirk waren in der DDR begrenzt. An den Hochschulen gab es relativ wenige Stellen im „Mittelbau", wie man heute sagen würde. Nach meinen Erfahrungen als Hilfsassistent an der Hochschule für Bauwesen Cottbus war mir klar, dass eine universitäre Laufbahn für mich nicht infrage kam: Als ich im zweiten Studienjahr eine Anstellung als Hilfsassistent bekam, wurde mir - wohl aus parteipolitischen Gründen - der Umgang mit den jüngeren Semestern untersagt und meine Tätigkeit auf das Baustofflabor begrenzt. Dass ich praktisch dennoch für die jüngeren Semester die Klausuren vorbereitete, überwachte und schließlich auch die Zensuren festlegen musste, gehört zu den Ungereimtheiten des Lebens in der DDR, dem Widerspruch zwischen den Planungsvorgaben und der Lebensrealität.

Die Deutsche Bauakademie - die Bauakademie der DDR

Forschungsinstitute gab es für unser Fachgebiet kaum. Die Universitäten waren zu DDR-Zeiten fast ausschließlich auf die Lehre und Ausbildung konzentriert. Dass ein Professor ein eigenes Büro unterhalten hätte, kannte man nicht. Nur im Zuge von Wettbewerben, Exkursionen und Partnerschaften konnten die Universitäten Praxisluft „schnuppern". Lediglich die Deutsche Bauakademie zu Berlin konnte als Forschungszentrum des Bauwesens bezeichnet werden, vergleichbar der Akademie der Wissenschaften der DDR. Sie bot die Möglichkeit, auf allen Gebieten des

Bauwesens wissenschaftlich arbeiten zu können. Städtebau und Architektur hatten hier eine gewisse Tradition und das gleichnamige Institut stellte den Vizepräsidenten der Bauakademie, war also etwas herausgehoben. Die späteren Forschungsfelder der Bauakademie weiteten sich allerdings ständig aus. So gab es auch Institute für Industriebau, für Wohn- und Gesellschaftsbau, für ländliches Bauen, für Beton, für Baustoffe usw. bis hin zu einem Institut für Militärbauten. Auf diese Weise gehörten am Ende der DDR rund 4000 Mitarbeiter zur Bauakademie.

Die Ordentlichen Mitglieder der Bauakademie, der Wissenschaftssozietät, waren zum großen Teil erfahrene Fachleute und wurden in Sektionen oder Klassen zusammengefasst. Außerdem gab es Außerordentliche Mitglieder und Korrespondierende Mitglieder, das waren Fachleute aus anderen Ländern. Gemeinsam bildeten sie das „Plenum der Bauakademie“. Dieses Plenum traf sich ein- bis zweimal im Jahr und beschäftigte sich dann mit einem baupolitischen Thema. Dabei kam dann immer auch die Stimme der Partei, die SED, zu Wort. Sie bestimmte die politische Linie, an der sich alles orientieren musste. In Vorbereitung auf das „Plenum“ waren die gerade thematisierten Institute sehr emsig, mussten sie doch von ihren großen Leistungen berichten können. Leider wurden diese Plenartagungen immer mehr zu politischen Veranstaltungen, blieb die Wissenschaft auf der Strecke, wurden nur noch die Beschlüsse von Partei und Regierung entgegengenommen und begrüßt. Die Zuarbeiten der einzelnen Institute wurden sehr sorgfältig vorbereitet und geprüft, damit auch ja nicht etwas Unangenehmes vermeldet würde!

Meine Bewerbung um eine Stelle an der Bauakademie war der Tatsache geschuldet, dass mir ein jüngerer Kommilitone von seiner vergeblichen Bewerbung bei dem ISA berichtete. Der dortige Abteilungsleiter sagte ihm, nicht erst nach dem Diplomabschluss des Bewerbers in zwei Jahren, sondern umgehend einen Mitarbeiter zu benötigen. So erfuhr ich von dem Stellenangebot, bewarb mich sofort und erhielt eine Stellenzusage im Herbst 1967. Ich versprach mir in diesem Institut eine breit angelegte Tätigkeit an der Schnittstelle von Planungspraxis und Wissen-

schaft. Diese Hoffnung hat sich erfüllt. Mehr Mühe bereitete mir damals die Suche nach einem Wohnsitz in Berlin, Hauptstadt der DDR.

1. Das Institut für Städtebau und Architektur der Deutschen Bauakademie (später Bauakademie der DDR)

Das Institut für Städtebau und Architektur war das „Kopfinstitut“ der Bauakademie, die in Anlehnung an traditionelle deutsche und neuere sowjetische Vorbilder aufgebaut war. Unser Direktor war also Vizepräsident und 1. Stellvertreter des Präsidenten der Bauakademie. Als ich anfing, war das Prof. Dr. Ule Lammert. Er entstammte einer Künstlerfamilie, die in der Nazizeit verfolgt worden war und über mehrere Stationen in die Sowjetunion emigriert ist. Will Lammert, der Vater, war Bildhauer aus dem Rheinland. Er hatte in den 1920er Jahren das Arbeitsamt in Essen mit figürlichem Schmuck versehen und nach dem Ende des 2. Weltkrieges für die Gedenkstätten einiger Konzentrationslager Plastiken geschaffen. Als im 2. Weltkrieg auch die Sowjetunion überfallen wurde, wurden viele deutsche Emigranten in den Ural umgesiedelt, weil Stalin befürchtete, sie könnten für die Nazis spionieren. Ule Lammert musste mit seinem Bruder Til und mit anderen jungen Männern, zu ihnen gehörten auch der Filmregisseur Konrad Wolf und der Publizist Wolfgang Leonhardt, in der sowjetischen Rüstungsindustrie arbeiten.

Ule Lammert war mein erster und von mir stets hoch geachteter Chef. Wir haben uns gut verstanden. Er hat mir vertraut und über uns, seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wenn erforderlich, gewiss öfter seine schützende Hand gehalten. Ich hätte niemals gedacht, dass ich in seiner Nachfolge sein altes Institut leiten und in gewisser Weise in eine „neue Zeit“ führen sollte.

Das Institut hatte von 1965 bis 1991 seinen Sitz in der Straße Unter den Linden 19, das war das Eckhaus zur Friedrichstraße, dort wo sich heute der VW-Salon befindet. Es war eine damals moderne "Kiste", ein Skelettbau mit verglaster blauer Fassade. Im Erdgeschoss gab es das Lindencorso, eine große Gaststätte, und ein kleines Café. Im 1. Obergeschoss war ein Tanzlokal. Und darüber waren auf drei Etagen Großraumbüros für drei Institute der Bauakademie platziert. Es gab eigentlich

nur um die Toilettenanlage herum geschlossene Wände. Die Decken wurden von Betonstützen im 6-m-Raster getragen. Die Schreibtische standen frei im Raum. Trennelemente waren gerade mal 2 m hoch und konnten verschoben werden. Inmitten der vielen Schreibtische mit ebenso flachen Rollschränken gab es auch eine allseits offene Kantine. Die wurde als erstes durch geschosshohe Wände von den Arbeitsbereichen abgetrennt. Abgetrennt war auch, gleich am Treppenhaus, der Bereich mit den Büros und Beratungsräumen für die Institutsleitung.

Das Großraumbüro war anfangs für viele Kollegen sehr gewöhnungsbedürftig, wie mir Klaus Andrä schon bei unseren ersten Kontakten in Wismar erklärte. Das Institut war Mitte der 1960er Jahre aus dem beschaulichen Karlshorst in das „Blaue Wunder" Unter den Linden gezogen. Ich hatte weniger „Berührungsängste", denn ich hatte auch in unserer Bürobaracke in Wismar kein eigenes Zimmer. Man konnte, wenn man wollte, durchaus konzentriert arbeiten. Da man die Kolleginnen und Kollegen sehen konnte, waren Überraschungen kaum möglich. Nur ein besonders eifriger Genosse fiel auf, wenn er eingeschlafen war und sein Kopf auf die Schreibtischplatte plumpste! Wegen der flexiblen Stellwände bekam man die Gespräche dahinter mit, ohne etwas zu sehen. Das war fast schlimmer, als wenn wir uns gesehen hätten.

Ich hatte großes Glück, denn mein Schreibtisch, an den mich mein Abteilungsleiter Hilmar Bärthel führte, stand direkt am Fenster mit Blick zum Brandenburger Tor und zum Bahnhof Friedrichstraße. Da gab es damals noch einen kleinen Platz, der aus der DDR-Planung der 1960er Jahre (Peter Schweizer) stammte. Eigentlich sollte die Friedrichstraße 48m breit, also fast so breit wie die Straße Unter den Linden (56m) werden. Das scheiterte aber an einigen Altbauten. Der beliebte Platz an der einst berühmten Straßenkreuzung Unter den Linden / Friedrichstraße fiel in den 1990er Jahren dem „Planwerk Innenstadt" zum Opfer, das hier wieder die historischen Raumkanten der barocken Stadt aufnahm. Mir gegenüber saß Herr Hans Kupsch, ein älterer Kollege, der mich auch einarbeiten sollte.

Das Institut beschäftigte sich mit allen Fragen des Städtebaus, und das sind mehr als nur „Bau"-Fragen. Der Forschungsgegenstand, der Städtebau, ist sehr breit gefächert und berührt fast alle Facetten des Lebens der Gesellschaft. Die Stadt als Organisationsform hat eine lange Geschichte und ist offenbar die stabilste Basis für das Zusammenleben. Das fasziniert mich noch heute und ist wohl auch der Grund meiner Berufswahl. Und diese Komplexität spiegelte sich m.E. auch in der Struktur des ISA wider. In den einzelnen Abteilungen wurden schwerpunktmäßig die unterschiedlich–sten Felder von Architektur und Stadtplanung bearbeitet. Die einzelnen Abteilungen veränderten zwischenzeitlich, d.h. innerhalb meiner 24 Jahre, ihr Profil. Ich möchte hier nur einen ersten Überblick geben.

Überblick über die Struktur

Das Institut war in mehrere Forschungsabteilungen gegliedert. Die für mich maßgeblichen werden im Folgenden kurz dargestellt:

Abteilung „Verkehr und Stadttechnik"

Als Stadt- und Verkehrsplaner nahm ich meine erste Tätigkeit in der Abteilung „Verkehr und Stadttechnik" auf. Es war eine der Fachabteilungen, in die das Institut gegliedert war. Die Abteilung „Verkehr und Stadttechnik" musste für die Forschungsarbeiten und Projekte alle Fragen in Sachen Verkehr und technischer Infrastruktur, also Wasserversorgung, Entwässerung, Energieversorgung usw. beantworten. Außerdem bekam sie auch eigene Forschungsaufträge, die sich besonders mit dem Zusammenwirken von dem, was unter der Erde liegt, mit dem, was über der Erde zu sehen ist, beschäftigte. Also hatten wir auch da wieder einige Spezialisten. Hilmar Bärthel, Spezialist in Fragen des unterirdischen Bauraums; Hans Kupsch, Bauingenieur, Eisenbahnbau, als „Aufbauhelfer" vorher auch in Ko-

rea tätig; Günther Schultz, Verkehrsplaner; Ernst Jost, Brunnenbauer; Klaus-Dieter Kirsch, Verkehrsplaner, Erhard Jahn, Tiefbauer. Da kam ich mir als Stadtplaner schon fast wie ein Generalist vor. Mir hat es immer Spaß gemacht, mich über mehrere Themenfelder zu informieren, überall hinein zu „riechen" und mir ein breites Wissen anzueignen. Und das war für meine weitere Arbeit als Stadt- und Verkehrsplaner sehr nützlich.

Als ich meine Arbeit im ISA aufnahm, waren die Verkehrsplaner noch in der damaligen Abteilung „Verkehr und Stadttechnik" vereint und deshalb in gutem Austausch. Der wurde auch dadurch gefördert, dass wir gemeinsam zum Mittagessen in die Großgaststätte Clara-Zetkin-Straße (heute wieder Dorotheenstraße) gingen, wo täglich bis zu 6000 Mittagessen für die Beschäftigten der Berliner Innenstadt, vor allem für Mitarbeiter der Ministerien, zubereitet wurden. Es gab dafür Einlasskarten, die den Zugang zu einer bestimmten Uhrzeit gestatteten. Am Eingang wurde das kontrolliert. Wer zu spät kam, wurde erst nach halb Zwei versorgt. Die beiden Säle hatten jeweils rund 600 Plätze. Es war also wenig heimelig, eher unheimlich. Man konnte zwischen drei Angeboten auswählen. Außerdem gab es Vor- und Nachspeisen...alles schon sehr modern. Aus dieser Großgaststätte wurde nach 1990 das Pressezentrum der Bundesregierung. Man kann also im Fernsehen fast täglich sehen, wo wir damals gegessen haben!

Nach dem Mittagessen machten wir dann meist noch einen Spaziergang. Es gab zwei Möglichkeiten: der Weg im Uhrzeigersinn hieß die „Wasserrunde": Bahnhof Friedrichstraße, Kupfergraben, Unter den Linden - den gegen den Uhrzeigersinn nannten wir sie die „Mauerrunde": Clara-Zetkin-Straße, Otto-Grotewohl-Straße, Unter den Linden. Und auf diesen Runden wurde dann über Gott und die Welt diskutiert. Meist waren wir zu viert oder zu fünft. Diese Konsultationen führten wir auch noch weiter, nachdem unsere Abteilung aufgelöst wurde und wir „Spezialisten" auf die anderen Fachabteilungen aufgeteilt worden waren: Schultz: Stadtstruktur, Kuhnert: Neubauwohngebiete, Elliesen: Umgestaltung, Krause: Generalbebau-

ungsplanung. Die Mittagsrunde hielt uns fachlich zusammen und diente der Abstimmung über die Fachgebietsgrenzen der Abteilungen hinaus, war also eigentlich eine wichtige und richtige Sache.

Günter Schultz war gebürtiger Berliner und Absolvent der Verkehrshochschule Dresden. Er arbeite sehr sorgfältig und zielgenau. Damit erwarb er sich unter den Verkehrsplanern und Städtebauern einen guten Ruf und spezialisierte sich auf die Fragen des Ruhenden Verkehrs, also auf das Parken in der Stadt. Auf diesem Gebiet hat er auch promoviert und wurde zum Doktor geschlagen. Mit unserem Männerquartett haben wir dazu gesungen und ihn in einer Sänfte von der Breiten Straße bis zur Straße Unter den Linden „getragen". Die Sänfte war unten offen, Dr. Schultz musste also laufen. Günter Schultz war sehr bedächtig, wägte jedes Wort ab, bevor er sich äußerte.

Lothar Kuhnert hatte mit mir in Cottbus und Weimar studiert. Seine erste Stelle hatte er im Raum Rüdersdorf bei der großen Zementfabrik. Im ISA wechselte er zur Abteilung Neubauwohngebiete und betreute die Begutachtung des Wohnungsbauprogramms.

Andreas Elliesen hatte an der TU Dresden studiert und wurde mit einem Thema zum Fußgängerverkehr promoviert. Er vertrat die Belange des Verkehrs in der Abteilung Umgestaltung. In den 1980er Jahren gelang ihm die Flucht in die Bundesrepublik, wo er in der Stadt Frankfurt am Main eine Stelle fand.

Die Arbeitsteilung zwischen uns hat sich sowohl aus der Zuordnung zu den Fachabteilungen als auch durch die persönlichen Eigenschaften ergeben. Ich blieb der Generalist und wurde dadurch zum „Botschafter" der Verkehrsplaner für die anderen Sparten, nicht nur im Hause, sondern auch bei den Außenkontakten des ISA.

Abteilung „Theorie und Geschichte“

Die Abteilung „Theorie und Geschichte“ untersuchte einerseits die historische Entwicklung von Architektur und Städtebau, andererseits beleuchtete sie auch die Frage, wie Architektur und Städtebau, also die gebaute Umwelt, auf den Nutzer wirken und sein Lebensgefühl beeinflussen können. Diese Fragen sind stets von hoher aktueller Bedeutung und müssen immer wieder neu gestellt werden: Was tragen Städtebau und Architektur zur Entwicklung der Gesellschaft und des Einzelnen bei? Das Wort: Kleider machen Leute, ist uns allen bekannt. Genauso könnte man auch sagen: Städte formen Menschen und Gruppen.

Diese Abteilung wurde von Professor Hans Schmidt geleitet. Er war damals, 1967, kurz vor dem Rentenalter. Hans Schmidt war ein international angesehener Theoretiker, der aus Basel stammte und von dort aus die damals moderne Architekturentwicklung beobachtete. Sein Bruder war Chef des Baseler Bildermuseums und hatte in der Nazizeit viele Bilder aus der nazistischen Ausstellung „Entartete Kunst“ für die Basler Sammlung erworben. Wir haben sie 1989 bei unserem Besuch zum 90. Geburtstag des ältesten Bruders meiner Mutter, Adolph Seebaß, erstmals gesehen. Ich schreibe das, damit deutlich wird, dass es in der Bauakademie auch bedeutende und international anerkannte Forscher gab. Leider ging Hans Schmidt als Rentner wieder nach Basel und bekam dann einen Nachfolger, der von der Parteizentrale ins Institut entsandt wurde, damit hier der sozialistische Geist deutlicher erkennbar wird.

Die Abteilung Theorie und Geschichte saß am Ende des Großraumbüros. Die Mitarbeiter waren damals gerade dabei, salopp gesagt, sich von der Theorie zu erholen und sich der Praxis zuzuwenden. Sie nahmen an einem städtebaulichen Wettbewerb teil: Bebauung des Leninplatzes in Berlin. Da lernte ich Gerd Wessel, Rolf Linke und Werner Rietdorf kennen. Der Entwurf entstand unter der Leitung von Hermann Henselmann, der damals ein wichtiger Mann und wohl als einziger DDR-

Architekt weltweit bekannt war. Die Gruppe gewann den Wettbewerb, der auch zu großen Teilen umgesetzt wurde, was eigentlich in der DDR (wie auch heute) eher die Ausnahme war. Die Aufgabe bestand darin, einen Verkehrsknoten im Andenken an Wladimir Iljitsch Lenin, den Begründer der Sowjetunion, zu gestalten. Sein 100. Geburtstag im Jahre 1970 war dafür Anlass. Der Verkehrsknoten am nordöstlichen Rand des Stadtzentrums war Bestandteil des „Wehner-Plans", der das Berliner Straßennetz nach den Kriegszerstörungen bestimmen sollte. Er ist bis heute der einzige tatsächlich umgesetzte Verkehrsknoten dieses Konzeptes geblieben! Auch das ein Treppenwitz der Städtebau- und Verkehrsgeschichte Berlins: Vom Gesamtberliner Verkehrsplan aus den 1940er Jahren wurde nur dieses kleine Eckchen realisiert, und das noch dazu in Ostberlin.

Der Verkehrsknoten mit seinen großen Kurven wurde städtebaulich gestaltet, indem man auch die Häuserzeilen rund gebogen hat. In der Hauptachse erhob sich ein Hochhaus vor dem Park am Friedrichshain. Das Hochhaus war in Stufen abgetreppt und wurde deshalb „Leninorgel" genannt. Davor sollte eigentlich eine Bibliothek gebaut werden. Dazu war ein Baukörper mit schneckenförmig gewundenem Grundriss als Bibliothek geplant, überspannt von einem netzförmigen Zeltdach, das sich zu einer Art Turm aufschwang. Zum Schluss des Entwurfsprozesses hat der berühmteste DDR-Karikaturist, Werner Klemke, aus Plastilin an dem Modell der Bibliothek ein Symbol angebracht: Hammer und Sichel! Der DDR war der Bau einer Bibliothek jedoch zu aufwändig. Sie wäre auch bis zum Jubiläumsgeburtstag nicht fertig geworden. Da hat man stattdessen ein Denkmal hingesetzt, mit dem Lenin geehrt werden sollte. Lenin wurde aus rotem Granit gehauen. Da er keine Mütze trug, was sonst immer typisch für seine Statuen war, nannte man ihn „Porno-Lenin". Mit dem Ende der DDR verschwand Lenin 1991/92 in einer Kiesgrube. Ich hatte damals die Idee, an dieser Stelle möglichst viele Lenin-Standbilder zusammenzuführen und so eine Art „Lenin-Garten" anzulegen. Da wären sicher auch viele Touristen hingefahren. Aber für humorvollere und nachdenklich stimmende

Konzepte war die Zeit nicht reif. Der Platz wurde in „Platz der Vereinten Nationen“ umbenannt. Die vielen städtebaulichen Konzepte für eine Umgestaltung wurden Anfang 2011 „auf Eis gelegt“. Und der Leninkopf wurde wieder ausgegraben und ist in der Spandauer Zitadelle zu besichtigen. Dort, im Lapidarium, sind auch die Figuren der sogenannten „Zwergengalerie“ zu sehen, die einst den Reitweg von Berlin nach Charlottenburg, den heutigen 17. Juni, flankierten.

Der Leninplatz schloss eigentlich das Ensemble "Karl-Marx-Allee - 2. Bauabschnitt“ ab. Es umfasst den Bereich zwischen Alexanderplatz und Strausberger Platz. Der große Vorteil des Entwurfs des Wettbewerbskollektivs bestand damals u.a. darin, dass bei der Neubebauung die unterirdischen Leitungen einer alten Trasse, der Landsberger Straße, nicht angetastet wurden. Die neu entstandenen Häuser weisen mit ihren Giebeln auf die Trasse und vermieden dadurch die Überbauung der historischen Straße. So konnte Lenin bis zur Weltzeituhr am Alexanderplatz gucken.

Die Abteilung Theorie und Geschichte beschäftigte sich auch mit dem Bild der Stadt, wie es die Stadtbewohner wahrnehmen. Dazu wurden interessante Bücher veröffentlicht. Unter der Führung von Herrn Alfred Hoffmann, er wurde wegen der Ähnlichkeit zu einer Witzfigur der Berliner Zeitung „Benno“ genannt, wandelte sich der Mitarbeiterstamm.

Bruno Flierl gilt als ein besonders guter Kenner der neueren Architekturgeschichte. Er verließ 1979 das ISA und übernahm die Leitung der „Deutschen Architektur“, einer Fachzeitschrift, die später in „DDR-Architektur“ umbenannt wurde. Dort bemühte er sich um einen kritischen Journalismus, was ihn die Stelle kostete. Bis zum Ende der DDR war er Professor an der Humboldt-Universität.

Werner Rietdorf, Rolf Linke und Karl-Heinz Hüter, ein Bauhistoriker, wechselten in andere Bereiche.

Gert Zeuchner, ein im Krieg verunglückter Flieger, Dr. Hans-Joachim Kadatz, Spezialist für den Architekten Friedrich Wilhelm von Erdmannsdorff, sowie Martin Wimmer blieben bis 1990 im ISA. Wimmer gehörte zum Olympischen Komitee der DDR und schrieb Bücher über Sportbauten in aller Welt (er durfte auch dorthin fahren).

Dr. Carl Krause und Adalbert Behr kamen in dieser Zeit in die Abteilung. Carl Krause konnte sehr gut zeichnen. Adalbert Behr hat nach 1990 den „Städtebaulichen Denkmalschutz" wissenschaftlich betreut. In den 1980er Jahren kam Dr. Simone Hain hinzu. Sie war eine „unbequeme" Forscherin, die mit ihren Arbeiten über die ersten Jahre der DDR-Baukunst und die Verbindung zur sowjetischen Moderne Aufsehen erregte. Zwei Praktikanten sind mir auch noch in Erinnerung, weil sie unsere Nachbarn in der Luisenstraße wurden. Der eine bekam eine Museumsleiterstelle in Thüringen, der andere, Thomas Topfstedt, wurde Professor für Baugeschichte an der Leipziger Universität.

Eine mir in bester Erinnerung gebliebene Mitarbeiterin dieser Abteilung war Frau Waltraud Volk, eine Kunsthistorikerin. Sie fand ein schönes Aufgabengebiet, indem sie historische Bereiche der großen Städte „Berlin, Dresden und Leipzig - einst und jetzt" aufbereitete und daraus interessante Bücher machte. Sie war sehr offen in ihrer Kritik an der Arbeit im Institut. Vorher hatte sie beim Magistrat gearbeitet und mir erzählt, dass sie da und dort mal die Kirchen unterstützt habe. Besonders verdienstvoll war, dass sie die wertvolle barocke Amalien-Orgel, gebaut für die Schlosskirche zu Berlin-Buch, 1939 in St. Marien eingelagert, mit Hilfe von Propst Heinrich Grüber retten und der Kirche zur Frohen Botschaft in Berlin-Karlshorst zur Verfügung stellen konnte. Frau Volk war humorvoll und konnte auch über sich selbst lachen. Dazu gehörte die Geschichte von der Weihnachtsente, die sie vor dem Fest vorbereitete und in die Röhre schob. Danach sollte das Tier eigentlich in den Kühlschrank und zu Weihnachten verspeist werden. Doch Frau Volk musste erst einmal kosten. Das Ende ist klar, es war das Ende der Ente, sie hat sie

einfach „weggeputzt“. Und während sie das mir erzählte, kullerten ihr die Tränen vor Lachen über die Wangen. Sie warnte mich auch vor Stasimitarbeitern, was leider berechtigt war. Ich habe an ihrem Grab den 23. Psalm gesprochen und ein „Vaterunser“ gebetet, in welches die meisten, auch die Genossen, eingestimmt haben.

Die Abteilung hat sich auf einem äußerst vernachlässigten Gebiet sehr verdient gemacht: Sie bearbeitete den „Architekturführer der DDR“. In diesen kleinen Heften wurden die alten und neuen Bauten und Ensemble der Bezirke der DDR vorgestellt. Die Hefte sollten handlich sein und zu Besuchen in die Bezirke der DDR einladen. Das war eine sehr gute Idee. Der wichtigste Mitarbeiter für diese Veröffentlichung war Joachim Schulz. Er musste die Objekte erkunden und in den Bezirken Fachleute finden, die bereit waren, etwas über die Bauwerke zu schreiben. Dafür war jedoch nur wenig Platz vorhanden. Und wir Bauleute waren es nicht gewohnt, das Wichtigste in wenigen Sätzen zu Papier zu bringen. Schließlich kamen erschwerend noch die Eitelkeiten der Mitwirkenden dazu, dass auch die eigenen Bauwerke gut gewürdigt wurden, die Autorenschaft stimmte usw. Das alles unter einen Hut zu bekommen, war schon schwierig genug.

Für die Herausgabe des Architekturführers gab es jedoch parteipolitisch bestimmte Bedingungen, die erfüllt werden mussten: Nur die Hälfte der Bauten durfte aus der Zeit von vor 1945 stammen! Und der Anteil der Sakralbauten, also im Wesentlichen der Kirchen, durfte 10 Prozent nicht überschreiten! Man kann sich heute nicht vorstellen, wie damals um diese Anteile gerungen werden musste. Aber – und das ist die positive Seite der Medaille - gelangten nur auf diese Weise Rinderoffenställe, Industriehallen oder schlichte Wohnkomplexe in den „Architekturführer“. Die Reihe wurde unter meiner Leitung noch 1990 und 1991 fortgesetzt. Aus den Architekturführern der „Bezirke“ wurde dann Architekturführer in die „Umgebung von…“. Auch der Namenswechsel von Karl-Marx-Stadt in Chemnitz wurde aufgenommen. Glücklicherweise habe ich alle Hefte noch und kann mich so un-

terwegs gut informieren über Bauten, die man sonst gar nicht wahrnehmen würde. „Wahr"-Nehmen ist eigentlich eine gute Übung!

Die Abteilung musste die Parteilinie in der Baupolitik theoretisch untermauern. Dazu gehörte auch, die Industrialisierung des Bauens als einen richtungweisenden Weg darzustellen. Da befanden wir uns ja in einer Traditionslinie zu den Gedanken der „Bauhäusler", die auch in großer Stückzahl und billig Wohnungen und Wohngebiete errichten wollten. Zu den Aufgaben gehörte es auch, das Neubauprogramm der DDR zu begleiten und Tendenzen neuer Lebensweisen aufzuspüren. Spannender wurde es, als wir auch die Erhaltung der Städte gegenüber der herrschenden Parteilinie einforderten. Dabei ist es unseren Kollegen aus der Abteilung Theorie gelungen, den historischen Wert des Bestandes für die Identitätsbildung der Bürger herausstellen zu können.

Abteilung „Stadtstruktur"

Wolfgang Weigel leitete über meine gesamte ISA-Zeit eine Abteilung, die sich mehr als andere mit Städtebau beschäftigte. Ich hatte dorthin von Anfang an einen guten „Draht", so dass ich als „Verkehrsexperte" oft angefragt wurde. Später, nachdem unsere Abteilung aufgelöst worden war, wechselte Dr.-Ing. Günther Schultz dorthin und ich wurde weniger häufig „angefordert".

Wolfgang Weigel stammte aus Dresden. Er war und blieb Sachse und Dresdener, brauchte immer ewig, ehe er eine Entscheidung fällte, gehörte aber zu den Mitarbeitern, die über das Fachgebiet hinaus kulturelle Interessen hatte.

Als unsere Cottbuser Hochschule für Bauwesen aufgelöst wurde, sollte er – gemeinsam mit Hilmar Bärthel - dort Mitarbeiter für das ISA aus der „Konkursmasse" anwerben. Er brachte Gerhard Hering mit, genannt „Gerard" - also französisch

klingend. Wir beide hatten einige Gemeinsamkeiten in unserem „Vorleben“: Er kam aus Altenburg einer Nachbarstadt meines Heimatortes Meerane, hatte in Zwickau, wo ich geboren wurde, bei Hubert Grenzer gearbeitet. Und dann hatten wir uns schon in Cottbus kennengelernt. Gerard hatte im ISA den besten Arbeitsplatz: Sein Schreibtisch stand an der Hausecke mit Blick nach West (Brandenburger Tor) und Nord (Bahnhof Friedrichstraße). Er konnte uns als Erster darauf aufmerksam machen, wenn etwas auf der Kreuzung passierte. Sie war für die Westberliner Autofahrer ungewohnt, da man „drüben“ Straßen mit breitem Mittelstreifen nicht als eine Straße wahrnahm. Oft fuhren die Westautos deshalb auf der falschen Seite in die Gegenfahrbahn. Aber er wusste auch, wenn es etwas Besonderes zu kaufen gab. Da waren die Schlangen gegenüber plötzlich länger. Mittwochs hatte er den besten Blick auf den Schwenk der Volksarmee, wenn das Paraderegiment von der Friedrichstraße zum Mahnmal in die Straße Unter den Linden einschwenkte. Später kam die Truppe aus der Charlottenstraße.

Gerhard Herings fachliche Spezialität waren die Planzeichen für die städtebauliche Planung. Er hatte den sogenannten „Blauen Hering“ verfasst, die Planzeichenverordnung der DDR, wesentlich logischer und besser aufgebaut als die Planzeichen des heutigen Baugesetzbuches. Da wir in der DDR wenige Druckkapazitäten hatten, vor allem nicht für farbige Karten, mussten die Pläne auch in Schwarz-Weiß eindeutig lesbar sein. Eine sehr große Herausforderung für den logischen Aufbau von Legenden und Planzeichen! "Gerard" folgte dann seinem Kollegen Dr. Hannes Schattel in die neue Abteilung Generalbebauungsplanung, in der auch ich landete.

Dr.-Ing. Klaus Andrä aus der Abteilung Stadtstruktur war der erste Mitarbeiter der Bauakademie, den ich persönlich kennenlernte. Er hatte für sein damaliges Forschungsprojekt „Modellstädte“ ausgewählt, zu denen auch Wismar gehörte, um dort seine Untersuchungen anstellen zu können. Wir begegneten uns bei den von ihm geleiteten Erhebungen zur Funktionsausstattung der Stadtzentren, die von

meinem damaligen Planungsbüro in Wismar begleitet wurden. Er gestand mir später, dass es ihm unvergesslich war, in mir einen jungen Kollegen kennengelernt zu haben, der offen und ohne Angst mit ihm diskutiert habe, obwohl er von der Bauakademie, also von der „Zentrale" der DDR-Forschung und auch -Administration kam. Klaus Andrä war ein Urgestein der Abteilung Stadtstruktur. Er hatte sich auf die Stadtzentren spezialisiert und dazu vielfältige Untersuchungen gemacht. Das begann mit der sorgfältigen Abgrenzung des „Zentralen Bereichs", der meist über die „historische Mitte" hinausreichte. Es mussten die Einrichtungen erfasst werden, die von zentraler Bedeutung für die Stadt waren. Auch da waren neue Kriterien gefragt. Später hat er sich sehr intensiv um die Fußgängerbereiche gekümmert. Dabei wurde er von Dorothea Klingler, Günther Schultz und Rainer Lehmann unterstützt.

Die Abteilung wandte sich dann immer mehr den Stadtzentren und auch den historischen Bereichen unserer Städte zu. Die „Entdeckung und Erfindung" der Fußgängerbereiche war für uns ganz wichtig, lenkten sie doch die Baupolitik erstmals auf den Erhalt der Innenstädte mit ihren historischen Einkaufsstraßen und Plätzen. Gestartet wurde mit der Beschreibung der Marktplätze, denen dann die Geschäftsstraßen folgten. Den Verantwortlichen in der DDR wurde deutlich, dass die Menschen sich in den alten Stadtteilen wohler fühlten als in den Neubaugebieten. Man konnte aber nicht alles gleichzeitig anpacken. Und da startete man mit der Erneuerung und Umgestaltung dieser Einkaufszonen. Zuerst mussten Konzepte entwickelt werden zu den Nutzungen. Man wollte ja, über das Einkaufen hinaus, auch andere Funktionen einbeziehen. Da kam es dann auch zu den ersten Umnutzungen von Kirchen zu Museen und Konzerthallen. Es mussten Baubetriebe gefunden werden, die die Häuser in Ordnung brachten, zumindest in einen Zustand versetzten, der sie „schön" ausschauen ließ. Manchmal reichte es nur zur Farbe bis an die Ecke der Nebenstraße, manchmal gab es auch sehr sorgfältige Sanierungen. Über das Gebaute hinaus stellten sich weitere Fragen: Gibt es auch jemanden, der die Läden in

der Altbausubstanz nutzen kann? Plötzlich waren auch private Geschäfte wieder erwünscht. Schließlich sollte auch der Straßenraum neugestaltet werden. Zuerst wurden die Bordsteine verteufelt. Das war eigentlich nicht nötig. Ich finde, dass ein Bordstein jedem Haus eine gewisse Würde verleiht. Man fällt eben nicht „mit der Tür ins Haus". Das gehört sich nicht. Viele „neumodische" Fußgängerzonen-Böden wirken auf mich wie Nadelfilz, den man ausrollt und dann mit dem Cutter, mit dem Schneidemesser, in die Umgebung hinein einpasst. Na gut, ich habe dann die Kollegen in den Städten oft beobachtet, wie sie den Bodenbelag entworfen haben. Der Aufwand wurde meist an der falschen Stelle betrieben. Wichtig ist jedoch, dass man bei der Pflasterung von Fußgängerzonen immer von der mittleren Achse ausgehen muss.

Man kann es sich gar nicht vorstellen, aber die Fußgängerzonen hatten es in der DDR-Planung nicht leicht. Sie konnten erst eingerichtet werden, nachdem die sozialistische Umgestaltung unserer Städte im Zuge des 20. Jahrestages der DDR 1969 im Grundsatz gescheitert war. Dafür gab es mehrere Gründe: Die moderne Architektur stieß bei der Bevölkerung erst einmal auf Ablehnung, was bis heute noch verbreitet ist. Zum Zweiten: Die Neubauten waren viel zu teuer, weniger die Gebäude selbst als vielmehr die Umbauten, die bei der Infrastruktur notwendig waren: Fernwärme und Elektroenergie, Straßen und Abwasserentsorgung...das erforderte neue und teure Lösungen. Schließlich: Mit jedem Neubau von Kultureinrichtungen gab es auch zusätzlichen Aufwand für den laufenden Betrieb, also erhebliche Folgekosten. Und da hat sich die DDR übernommen. Walter Ulbrichts Vorliebe für neue Stadtkronen bereitete seinen Abgang, sein politisches Scheitern vor. Erich Honecker musste sich vor allem um neue Wohnungen, um die Lösung des Wohnungsproblems kümmern. Nur in diesem Kontext bekam die Sanierung der historischen Einkaufsstraßen eine Chance.

Vor der Schwerpunktsetzung auf die Stadtzentren hatte sich die Abteilung wesentlich mehr mit gesamtstädtischen Fragen, mit der Flächennutzungsplanung be-

schäftigt. Dabei geht es darum, die für die Stadt entscheidenden Funktionen im Raum zu ordnen. Und dazu gehören auch Freiraum und Erholung, weshalb in der Abteilung auch Landschaftsplaner und Landschaftsarchitekten tätig waren. Als solche waren Prof. Johann Greiner, ein Österreicher, und Helmut Gelbrich aktiv. Sie haben mit großem Nachdruck und Beharrlichkeit für den Freiraum in der Stadt eine Lanze gebrochen. Sie haben 1976 ein wichtiges Buch verfasst, das alle Belange der Durchgrünung und Freiraumgestaltung unserer Städte betrachtet hat: von der landschaftlichen Einordnung der Städte bis hin zu der Größe und der Lage von Buddelkästen in den Kindergärten. Die heute selbstverständlichen Ziele eines ökologischen Stadtumbaus wurden hier bereits erläutert. Die entsprechenden Grundsätze und Richtwerte gelten auch heute noch als beispielhaft.

Fragen nach der sozialen Zusammensetzung und möglichen Spannungen innerhalb der Bevölkerung, also zwischen arm und reich oder zwischen verschiedenen Nationalitäten gab es damals noch nicht. Dennoch hatte die Abteilung auch eine Soziologin, Frau Dr. Loni Niederländer, die an solche Fragen dachte und da auch nicht lockerließ. Sie war eine erfahrene Genossin, hatte aber immer offene Ohren und einen klaren Blick. Mit ihr habe ich sehr gern zusammengearbeitet. Leider, aus meiner Sicht, ist sie dann an die Humboldt-Universität gegangen und hat dort Forschungsprojekte von uns weitergeführt, z. B. Befragungen von Bewohnern in den neuen Stadtteilen Marzahn und Hellersdorf. Befragungen gehörten in der DDR zu den am stärksten überwachten und gegängelten Forschungsmethoden. Dass die Bewohner der Neubaugebiete beim Erstbezug zum überwiegenden Teil eine positive Bewertung ihrer Situation zum Ausdruck brachten, war gewiss nicht dem „Druck von oben“ geschuldet, sondern hatte auch gute Gründe.

Aus der Abteilung „Stadtstruktur“ ging Anfang der 1970er Jahre auch die Abteilung „Generalbebauungsplanung“ unter Leitung von Prof. Dr. Johannes Schattel hervor, in der ich bis zum Ende des ISA mitgewirkt habe und die ich später darstelle.

Abteilung Gebietsplanung und Prognose

Anfangs gab es noch eine Abteilung, die sich mit den großräumigen Beziehungen der Siedlungen und der Regionen beschäftigte. Die Bedeutung der einzelnen Städte wurde in einem System der „Zentralen Orte" dargestellt. Auch heute wird immer wieder darüber diskutiert, ob es sich bei dem Ort A um ein „Grundzentrum" handelt, oder eben nicht. Die Zentralität eines Ortes hat eine große Bedeutung für die Verteilung von Einrichtungen, z. B. von Schulen oder von Einkaufszentren. In dieser Abteilung war auch in den frühen 1950er Jahren die erste flächendeckende Analyse der naturräumlichen Strukturen, die „Landschaftsanalyse der DDR" entstanden. Ihr konnte man entnehmen, wie sich die Landschaften entwickelt haben, wo alte Flussläufe lagen, welche Wälder früher dort waren und wie beispielsweise die Alleen verliefen.

Die Kollegen der damaligen Prognoseabteilung entwickelten Grundlagen für die Stadt- und Regionalplanung von der Demografie bis hin zur Verteilung der Produktivkräfte, also der Arbeitsplätze, der Wirtschaft und der Beschäftigten. Danach wurden dann auch die Standorte für den Wohnungsbau bestimmt. Immer stärker wurde dieses Aufgabenfeld aber von der Staatlichen Plankommission und ihren Büros für Territorialplanung in den Bezirken besetzt.

Weitere Fachabteilungen des ISA (Wohngebiete, Industriegebiete und Gesellschaftliche Einrichtungen)

Zu den weiteren Fachabteilungen des ISA gehörten bis Anfang der 1970er Jahre die Abteilung Wohngebiete, aus der später die Abteilung Altbauwohngebiete und Umgestaltung herausgelöst wurde, die Abteilung Industriegebiete, die Abteilung Gesellschaftsbau (Sie wurde etwa 1974 später den Wohngebieten hinzugefügt).

In der Abteilung Wohngebiete wurden unter Leitung von Prof. Dr. Werner Rietdorf wurden die „Komplexrichtlinie für den Wohnungsbau“ entwickelt und auch die Gutachten für das Wohnungsbauprogramm verfasst.

Dr. Günter Kabus und seine Abteilung hatten die Altbaugebiete im Blick; da vor allem auch die Rekonstruktion und Sanierung der oft verschlissenen Substanz.

Die Abteilung Gesellschaftliche Einrichtungen wurde bis zu seinem Ruhestand um 1970 von Kollege Prendel geleitet. Sie betreute das Feld der Gemeinbedarfseinrichtungen von der Kinderkrippe über den Kindergarten (später gemeinsam Kinderkombination genannt) über die Schulen, die Polikliniken und Kaufhallen bis hin zu Sonderbauten.

Später wurden alle mit dem Wohnungsbau und der Gestaltung von Wohngebieten befassten Abteilungen unter der Leitung von Prof. Rietdorf zusammengefasst. Die Abteilung verstand sich als interdisziplinär Forschungsgruppe mit einem hohen umsetzungsorientierten Ansatz.

Mit der Abteilung „Industriegebiete“ mit Sitz in Halle habe ich im Rahmen der Grundlagen- und Gutachtertätigkeit zur Generalbebauungsplanung intensiven Kontakt gehabt. Diese Abteilung wurde nach 1990 in ein Landesinstitut beim Land Sachsen-Anhalt übergeführt.

Ende der 1970er Jahre wurde eine Arbeitsgruppe „Städtebauhygiene“ gegründet. Sie wurde von Dr. Hans Petzold geleitet und hatte ihren Sitz in Dresden. Schon damals hat man sich in der DDR also intensiv mit Fragen der Stadtökologie beschäftigt. Es ging vor allem um Lärmschutz, um Energieökonomie, um Durchlüftung und Verkehrsminimierung. Die Gruppe wurde aus organisatorischen Gründen Anfang der 1980er Jahre einem anderen Institut der Bauakademie zugeordnet, war aber stets fachlich mit uns im Austausch. Die Abteilung wurde gemäß Einigungsvertrag 1991 positiv evaluiert. Aus ihr ging das Leibniz-Institut für Ökologi-

sche Raumplanung Dresden hervor.

Zum Ende der DDR wurde schließlich das Forschungsfeld „Städtebauprognose“ erschlossen. Hierfür war Dr. Bernd Hunger verantwortlich. Prof. Bernd Grönwald hat diese Untersuchungen mit Nachdruck unterstützt. Ich selbst war daran nicht beteiligt.

Alle diese Abteilungen hatten auf einzelnen Aufgabenfeldern ihre Spezialisten, also Landschaftsplaner, Verkehrsplaner, manchmal auch einen Bauwirtschaftler und später auch Soziologen. Die für den Verkehr „zuständigen“ Fachleute im Bereich der Wohngebiete – und damit meine unmittelbaren Fachkollegen - waren Lothar Kuhnert und Andreas Elliesen. Gemeinsam mit Dr. Günter Schultz und Harald Güther aus der Abteilung Stadtstruktur bildeten wir eine Art Fachberatergruppe für alle in den Fachabteilungen des ISA anhängigen Verkehrsfragen. Die Abteilungen waren also in sich komplex und interdisziplinär ausgerichtet, was für unser Aufgabenfeld, die Stadtplanung als Ganzes, sehr hilfreich war.

Außerhalb unseres Institutsgebäudes gab es noch die Experimentalwerkstatt unter Leitung von Prof. Hermann Henselmann und die Modellwerkstatt. Für sie und mit ihnen war ich bei einzelnen Projekten der Stadtentwicklung in mehreren Städten der DDR tätig.

Im Laufe meiner Tätigkeit im ISA hatte ich schließlich mit allen diesen Abteilungen, Arbeits- und Projektgruppen zu tun. Ich wurde meist herbeigerufen, wenn es um Aufgaben ging, bei denen man nur ohne Scheuklappen etwas erreichen konnte und über den „Tellerrand“ eines Spezialisten schauen durfte und musste.

Die Institutsdirektoren

In den fast 25 Jahren meiner Tätigkeit im ISA habe ich hier nur zwei Direktoren als

meine Chefs erlebt. Prof. Lammert ging Anfang der 1980er Jahre in Rente. Er berichtete mir erst im Jahre 2014 davon, wie es zum Leitungswechsel kam: Das turnusmäßige Gespräch mit dem Präsidenten wurde von diesem - vereinfacht formuliert - mit der Frage eröffnet: Ule, wann willst Du eigentlich in den Ruhestand gehen? Ule Lammert merkte daran, dass seine Pensionierung längst beschlossen war. Ein Nachfolger war offenbar schon benannt. Ule Lammert zog sich zurück.

Nachfolger von Prof. Lammert wurde Prof. Dr. Bernd Grönwald, der aus Weimar kam und dort in Lehre und Leitung der Hochschule für Architektur und Bauwesen, der heutigen Bauhausuniversität, beschäftigt war. In seiner Amtszeit vollzog sich ein Wandel im Hinblick auf eine stärkere strategische Ausrichtung des Instituts. Prof. Grönwald ging es um eine politische Neujustierung der Stadtentwicklung innerhalb der sozialistischen Gesellschaft. Seine Überlegungen stießen auf den Widerstand der politischen Führung der DDR. In den ersten Monaten des Jahres 1989 wurden seine und unsere Vorschläge für einen Wandel der Städtebaupolitik zurückgewiesen. Prof. Grönwald hat nach dem Fall der Mauer und bis zum Inkrafttreten des Einigungsvertrags die sorgfältige wissenschaftliche Arbeit am Institut geleitet und Konzepte für einen Übergang in die Wissenschaftslandschaft der Bundesrepublik erarbeitet. Im Oktober 1990 hat er die Leitung des Instituts niedergelegt und mir - nach Abstimmung mit dem Präsidenten der Bauakademie - die Institutsleitung und damit die Verantwortung für 220 Menschen übertragen.

2. Aufgaben und Projekte von 1967 bis zum 20. Geburtstag der DDR 1969/70

2.1 Generalbebauungspläne der Bezirke der DDR

Nachdem ich für meinen Abteilungsleiter Hilmar Bärthel einige kleinere Aufgaben zu dessen Zufriedenheit erledigt hatte und auch mein Gegenüber am Schreibtisch, Herr Kupsch, in den Ruhestand gegangen war, wurde ich in eine Arbeitsgruppe berufen, die sich um die Generalbebauungsplanung der Bezirke der DDR kümmern sollte.

Die DDR war eingeteilt in 14 Bezirke sowie die Hauptstadt der DDR, Berlin. Für diese Bezirke gab es eigentlich keine eigenen Entwicklungspläne. Die Bezirke erhielten Zuwendungen und Aufträge von der „Zentrale", das war die DDR-Regierung. Aber so einfach war das ja nicht, denn die offizielle Regierung der DDR war ja nicht die einzige Macht, die uns regierte.

Obwohl die DDR ein kleines Land war, konnte sich die DDR einen sehr aufwendigen Verwaltungsapparat mit mehreren - insgesamt vier - parallelen Strukturen leisten. Neben dem staatlichen Aufbau (Gesamt-DDR, Bezirk, Kreis, Gemeinde) gab es genauso einen durchgehenden Apparat in der Partei, der SED. Parallel zu jedem Ministerium gab es auch in der SED eine gesonderte Abteilung, die dasselbe Aufgabenfeld, wie die staatliche Ebene hatte. Auch die Staatliche Plankommission organisierte ihre Planung, die sämtliche Bereiche der Volkswirtschaft erfasste, in genau denselben Strukturen noch einmal von unten bis ganz oben. Der Vorsitzende der Staatlichen Plankommission war so eine Art Superminister, der Einfluss nehmen konnte auf die Herstellung von Streichhölzern, den Im- und Export oder die Verteilung der Ärzte… Wer meinte, nun wäre es genug mit der Bürokratie, der wurde enttäuscht. Denn: das Ministerium für Staatssicherheit, das MfS, hatte auf allen Ebenen und in allen Bereichen seine Mitarbeiter, die - auch mit Hilfe von Inof-

fiziellen Mitarbeitern (IM) - nach oben berichteten. Auch bei der Staatssicherheit gab es Verantwortliche für alle Prozesse in der Produktion und in der Gesellschaft.

Das muss man einfach von der DDR wissen. Und das ist es ja auch, was jegliche Planung so unbeliebt gemacht hat und auch heute noch macht: viele reden mit, aber am wenigsten diejenigen, die die Suppe auslöffeln müssen!

Und irgendwie gehörte ich ja nun auch zur Gilde der Planer, musste mich immer wieder gegen Vorverurteilungen wehren. Am besten war es deshalb, ordentliche Arbeit zu leisten und so das Vertrauen der Beteiligten zu gewinnen.

Die Generalbebauungspläne der Bezirke waren also der Versuch, die Zukunft der Bezirke mit ihren Städten, den Dörfern, der Infrastruktur und den Freiräumen als bauliche Entwicklung darzustellen und die richtigen Wege für die Zukunft aufzuzeigen. Wir überlegten also, wo die besten Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung sind, die Menschen dementsprechend auch Wohnungen finden sollten. Wir überprüften das Netz der „Zentralen Orte“ und versuchten, Schwerpunkte für die Versorgung und die Bildung herauszuarbeiten, die dann auch besser erreichbar sein sollten. Selbstverständlich haben wir auch Erholungsschwerpunkte dargestellt, in denen dann auf „störende“ Industrie verzichtet werden sollte. Ich hatte schon in meiner Wismarer Zeit (1966/67) am Generalbebauungsplan des Bezirks Rostock mitgewirkt und kannte deshalb die Aufgabe von der Seite derjenigen, die wir als Bauakademie nun zu begutachten hatten.

Meine Arbeit in dieser Gruppe, die unter Leitung des damaligen stellvertretenden Direktors des ISA, Prof. Hans Gericke, stand, sprach sich offenbar herum, jedenfalls wurde ich seitdem immer wieder in solche fachübergreifenden, interdisziplinären Arbeitsgruppen berufen.

2.2 Stadtzentren der DDR – Studien und Projekte für Stadtzentren vor und nach dem 20. Jahrestag der DDR in Zusammenarbeit mit Prof. Henselmann und in weiteren Kollektiven

Nachdem mit dem Inkrafttreten des Grundgesetzes im September 1949 die Bundesrepublik Deutschland als Zusammenschluss der drei westlichen Besatzungszonen gegründet worden war, musste der Osten nachziehen. Am 7. Oktober 1949 wurde die Deutsche Demokratische Republik (DDR) gegründet. Berlin hatte einen Sonderstatus und wäre dann eigentlich ein dritter Staat gewesen. Die DDR hat das nicht bedrückt. Sie hat sich den Ostteil Berlins mitsamt der historischen Mitte einverleibt. Der Westen hat zwar dagegen protestiert, war aber froh, dass er die westlichen Stadtteile Berlins raushalten und als ständigen „Stachel im Fleisch" der DDR nutzen konnte. Die Blockade Westberlins 1948 war gerade mit Hilfe der Westmächte und der abertausend „Rosinenbomber", der Flugzeuge, die Westberlin mit allem versorgten, was die Stadt selbst nicht produzieren konnte, überstanden.

Die DDR war - viel stärker als die Bundesrepublik - darauf angewiesen, anerkannt zu werden. Die Anerkennung fehlte im Inland und im Ausland. Nur die Länder im sowjetischen Einzugsgebiet hatten mit ihr diplomatische Beziehungen aufgenommen. Die Menschen in der DDR fühlten sich zum überwiegenden Teil als Deutsche und weniger als DDR-Bürger. Also mussten Aktionen inszeniert werden, die die DDR als souveränen Staat nach innen und außen erkennbar machten. Die DDR baute - auch im Interesse der internationalen Reputation und Anerkennung - zu den unterdrückten ehemaligen Kolonialstaaten in Afrika Hilfsbrücken auf. Sie schickte Leute und Ideen und versuchte, dort Not zu lindern. Das kam dort gut an. Aber gegenüber dem „Westen", was hatten die DDR da zu bieten? Schon damals waren die wenigsten Waren aus der DDR dem internationalen Konkurrenzkampf gewachsen. Außerdem gab es westdeutsche Vorbehalte und Repressalien, z. B. die Hallstein-Doktrin. Sie besagte, dass Länder, die mit der DDR Botschafter austauschten, von der Bundesrepublik boykottiert würden. Dennoch gab es viele wirt-

schaftliche und politische Kontakte, über die damals aber nicht laut berichtet wurde.

Nur auf einem Gebiet erreichte die DDR Weltspitze: im Sport. Dieses Feld wurde zu einer Art "Kriegsschauplatz" oder "Kampfort" zwischen Ost und West. 1952 war die DDR noch von den Olympischen Spielen in Helsinki ausgeschlossen, wurden nur Athleten aus der Bundesrepublik zugelassen. Erst 1956 durften DDR-Sportler erstmals in Cortina d' Ampezzo und Melbourne an Olympischen Spielen teilnehmen. In Italien errang Harry Glass beim Skispringen die Bronzemedaille, in Australien Helmut Behrendt Gold im Boxen. Man startete damals unter der deutschen Flagge, Schwarz-Rot-Gold und ohne sonstige Zeichen. Bei den nächsten Olympiaden mussten die olympischen Ringe in die Fahne.

Der Sport war zu einem Aushängeschild der DDR geworden, mit erhofften Wirkungen nach innen und außen. Er sollte und konnte wohl auch das Selbstbewusstsein stärken und wurde so auch zur Waffe im Kampf der Gesellschaftssysteme. Und die DDR-Oberen wähnten sich schon in der Phalanx der wichtigsten Staaten. Ein Witz brachte das glänzend zum Ausdruck: Welche Weltmächte fangen mit **„U**" an? Antwort: Die **U**dSSR, also die Sowjetunion, die **U**SA, also die Vereinigten Staaten von Amerika, und **U**nsere Deutsche Demokratische Republik. Das zur Schau gestellte Selbstbewusstsein hatte keine wirkliche Grundlage. Und alle wussten das!

In einer solchen Situation hat die DDR ihre Feste inszeniert. Sie handelte so, wie einst die römischen Kaiser: "panem et circenses – Brot und Spiele". 1969 wurde die Geburtstagsfreude inszeniert: Unserer Republik wird 20! Damals war Walter Ulbricht „Staatsratsvorsitzender und Erster Sekretär des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands". So lang dieser Titel auch war: Nur in voller Länge wurde Ulbricht angeredet oder zitiert.

Der 20. Jahrestag wurde 1969 überall in der DDR gefeiert und die Werktätigen verpflichteten sich zu noch größeren Anstrengungen im „Kampf für Frieden und

Sozialismus“. Vor den staatlichen Feiertagen, also vorm 1. Mai und vor dem „Tag der Republik“ (7. Oktober) wurden die für Transparente und Plakate zugelassenen Losungen im „Neuen Deutschland“, der damaligen Parteizeitung (Zentralorgan der SED), veröffentlicht. Alle haben darüber ihre Witze gemacht, wenn an der Friedhofsmauer stand: „Heraus zum 1. Mai!“ oder nach dem Gewinn von Goldmedaillen der olympischen Spiele: „Mit Ingrid Krämers Siegeswillen werden wir den Plan erfüllen!“

In diesem „Kampf“ sollten und wollten die Städte und die Architekten nicht fehlen. Und sie taten das, was die Partei ihnen auftrug: Sozialistische Stadtzentren schaffen! Auch da hat die DDR nichts Anderes getan, als es vor ihr viele Machthaber immer wieder versucht haben: sich Denkmale bauen, möglichst noch unter Verwendung von Kriegstrophäen - „Spolien“ - der besiegten vorherigen Herrscher. Das hat auch Otto der Große schon im Magdeburger Dom gemacht. Die dortigen Marmorsäulen stammen aus Italien von den römischen Kaisern und sollten belegen, dass Otto der Große in ihre Nachfolge getreten war.

Die DDR und die Genossen hatten natürlich ein großes Interesse, den Städten ihren sozialistischen „Stempel“ aufzudrücken. Die DDR als atheistischer Arbeiter-und-Bauern-Staat litt offenbar darunter, dass die schönsten Bauten ihrer Städte aus dem Feudalismus, Absolutismus oder Kapitalismus stammten, also aus Gesellschaftsepochen, die auf der Unterdrückung der Arbeiter und Bauern aufbauten und doch nun endlich überwunden worden waren. Also: Unsere Städte brauchen ein sozialistisches Antlitz! Das ist ja durchaus legitim, aber dieses sozialistische Antlitz wurde meist nicht in Weiterentwicklung und in Achtung des Bestehenden, sondern im Gegensatz dazu entworfen. Auch das ist nicht so neu. Selbst Karl Friedrich Schinkel hat seine visionären Vorstellungen seiner geplanten Stadt und Architektur oft auf Flächen verwirklicht, die vorher bebaut waren, deren Bauten zum Abriss verurteilt wurden. Aber wir leben ja nicht mehr im Zeitalter des Absolutismus und des Kaisers.

In dieser Zeit wurde in den Zentren von Berlin, Leipzig, Magdeburg, Halle, Rostock, von Jena, Karl-Marx-Stadt, Frankfurt an der Oder, Schwerin, Cottbus, Potsdam, Neubrandenburg, Schwedt, Gera, Suhl, Erfurt und Dresden, also in fast allen so genannten Bezirksstädten geplant und teilweise auch gebaut. Ich habe zum einen in einigen Städten an den Konzepten mitgearbeitet, zum anderen am Ende des DDR-Jubiläums auch eine Ausstellung mit vorbereitet, in der die Modelle ausgestellt wurden, was mit einer Art Begutachtung der gezeigten Stadtmodell verbunden war.

Meine Mitwirkung an diesen Planungen war von unterschiedlicher Art: Mal waren es gutachterliche Stellungnahmen, mal die Mitwirkung in Projektgruppen, die längere Zeit vor Ort tätig waren und manchmal auch in einer - heute würde man sagen - „schnellen Eingreiftruppe". Was mir davon noch in Erinnerung ist, möchte ich nun kurz skizzieren. Und ich tue das geordnet nach den Städten der DDR, unabhängig von der zeitlichen Folge der „Einsätze", die sich - und das war ja auch der politische Anlass - vor und nach dem 20. Jahrestag ergaben.

Jena

Die erste Aktion bei der Neugestaltung der Stadtzentren, an der ich mitwirkte, war eigentlich eine unzulässige, denn wir arbeiteten nicht im Auftrag der Bauakademie, sondern eher konspirativ. Aber unser „Chef", Prof. Lammert, gab uns dazu seine Zustimmung nach dem Motto „Tut mal machen!"

Der VEB (Volkseigene Betrieb) Carl Zeiss Jena war ein sehr erfolgreiches Unternehmen auf dem Sektor Optik, also bei Fotoapparaten, Ferngläsern und Planetarien. Die Firma wollte damals von der Optik umsteigen in die damals ganz junge Elektronikbranche, also Computer herstellen. Und dabei hatte sie die DDR-Regierung hinter sich, die sich davon einen Sprung an die „Weltspitze" erhoffte.

Und städtebaulich sollte sich Jena als modernen Industrie- und Wissenschaftsstandort herausputzen. Die historische Altstadt war teilweise zerstört, denn Jena war als Rüstungsstadt im 2. Weltkrieg von den Bomben stark getroffen worden. Es gab aber auch im Zentrum sehr ordentliche moderne Bauten im Stil des Bauhauses. Das Hauptwerk von Zeiss mit fast 10.000 Beschäftigten lag mitten in der Stadt.

Um dieses Ziel - eine modere, sozialistische Großstadt zu werden - zu erreichen, lobten die Stadt und natürlich ihr Hauptarbeitsplatzgeber Carl Zeiss im Jahre 1967 einen Wettbewerb für die Innenstadt aus. Die Chefs von Carl Zeiss gehörten zur Jury. Die Mitglieder der Jury hatten damals das Recht, auch eigene Vorschläge zu unterbreiten. Da Carl Zeiss aber selbst dafür keine Stadtplaner hatte, „kauften" sie uns ein. Wir sollten ihre Ideen zu Papier bringen, einen Entwurf erstellen und ein Modell bauen. Wir sollten das Hauptwerk modern gestalten, aber auch eine gute Verbindung zum historischen Markt herstellen.

Als kleine Gruppe unter Leitung des Leiters der Abteilung Stadtstruktur, Wolfgang Weigel, fuhren Gerd Wessel, Klaus Andrä, Rolf Linke und ich nach Jena und bekamen einen Termin bei Herrn Schlag, dem Hausarchitekten der Zeiss-Werke. Von ihm stammte der Entwurf zu dem bemerkenswerten und ansprechenden Zeiss-Hochhaus in der Innenstadt. Er war sehr freundlich und gab uns in seinem dortigen Büro die wichtigsten Informationen. Plötzlich ertönte eine Stimme aus einem Lautsprecher an der Decke. Wir wurden freundlich begrüßt. Es war die Stimme von „RuMü", der hier wie ein Gott herrschte. Dieser Mann hieß Rudolf Müller, wollte aber nur auf RuMü hören, und war der technische Direktor des Werks, die wichtigste Person nach dem Generaldirektor, gewissermaßen der „Chef vor Ort". Also: RuMü unterbreitete uns - gottgleich - seine Vorschläge für die Entwicklung der Innenstadt, des Werkes und der ganzen Stadt Jena. Wir waren „ganz Ohr", vereinbarten ein Honorar und fuhren nach Berlin zurück.

Als Jüngster aus der Truppe musste ich in Berlin für ein eigenes, externes „Atelier"

sorgen, weil das Projekt nicht in den Räumen des ISA bearbeitet werden durfte. In der Luisenstraße 66, im Nachbarhaus unserer damaligen Wohnung, machte ich eine kleine Wohnung ausfindig, in der wir die Wände weißten, unsere Tische aufstellten und mächtig froren. Es gab keine Heizung. Dort entwarfen wir unsere Vorschläge für ein modernes Jena, mitten in der mittelalterlichen Stadt: Eine Gruppe von drei schlanken Hochhäusern, die sich an das bestehende Zeiss-Hochhaus anpassten. Von dort aus entwickelten wir eine lange Fußbebauung, die mit Läden, Restaurants, Ausstellungsräumen und Kino bis an den Markt heranreichen sollte. Wir hatten dafür den Maßstab der teilweise fünfgeschossigen historischen Wohnhäuser aufgenommen. Natürlich war das insgesamt eine ziemliche Baumasse, aber Gerd Wessel machte eine Architekturzeichnung, auf der wenig Beton, stattdessen viel Grün zu sehen war. Ich hatte eine sehr zurückhaltende Verkehrslösung entworfen. Wir waren mit dem Plan und dem Massen-Modell ganz zufrieden. Auch die Chefs von Zeiss waren glücklich, dass wir die Ideen der Firma überzeugend dargestellt hatten.

Als die offizielle Wettbewerbsjury tagte, gab es einen mächtigen Krach, denn die eigentlichen Wettbewerbsteilnehmer fühlten sich durch Zeiß und uns überrumpelt. Prof. Funk aus Dresden gewann zwar den Wettbewerb, aber die Zeiss-Leute wollten mit uns, die wir gar nicht am offiziellen Wettbewerb teilgenommen hatten, weiter zusammenarbeiten. Dazu kam es jedoch nicht. Die Aktion verlief im Sande.

Auf höchster Ebene und offenbar im Einvernehmen mit den Verantwortlichen des Politbüros - der Chef von Carl Zeiss gehörte zum ZK der SED - gab es einige Monate später aus Anlass des 20. Geburtstags der Republik (1969) einen neuen Start für eine Neubebauung von Jena. Von unseren vorherigen Entwürfen sprach in Jena kein Mensch mehr! Der neue Projektansatz hatte plötzlich eine gesamtstaatliche und hochpolitische Bedeutung. Und bei der städtebaulich-architektonischen Gestaltung übernahm Prof. Hermann Henselmann das Kommando. Er hatte, wie immer, beste Beziehungen. Diesmal war ich - da mit der Materie schon hinreichend

vertraut - nun ganz offiziell als Mitarbeiter des Instituts unterwegs und kam so in den Stab von Hermann Henselmann.

Mein Partner bei dem Jena-Projekt war Werner Dutschke. Er war ein sehr feinsinniger und nicht nur von mir hoch geschätzter Kollege, der in Berlin viele Spuren hinterlassen hat. Sein größter Erfolg war der Wettbewerbsgewinn zum 2. Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee. Neben dem städtebaulichen Entwurf mit den zehngeschossigen sogenannten „Kachelöfen" (die Betonplatten waren mit weißen Fliesen verkleidet), die er vom Wohnungsbaukombinat als „Bausteine" bekommen hatte, wurde, gemeinsam mit Prof. Josef Kaiser, auch die Schillingstraße mit den Ladenzeilen, dem Café Moskau, dem Kino International und dem damaligen Hotel Berolina projektiert. Dieses Ensemble gehört mit zum besten Städtebau, der in dieser Zeit in Europa geschaffen wurde. Werner Dutschke war viele Jahre Bürochef der Experimentalwerkstatt der Bauakademie bei Hermann Henselmann. Er erhielt danach eine Professur an der Kunsthochschule in Berlin-Weißensee.

Zurück zu dem Jena-Projekt: Meist fuhr ich mit Werner Dutschke nach Jena. Er war ein Mercedes-Fan und besaß einen alten 170er, dessen Tür, und das war sein ganzer Stolz, allein wegen der Straßenquerneigung lautlos ins Schloss fiel. Er fuhr gut und gern Auto und holte mich immer am Bahnhof Schöneweide ab, wo er in einem Reihenhaus wohnte. In Jena haben wir im „Schwarzen Bären" ein großzügiges Appartement bewohnt. Gearbeitet wurde vor allem im Stadtplanungsamt, wo nach dem ehemaligen Stadtarchitekten Schulz, nun Dr.-Ing. Hans-Peter Kirsch, ehemaliger Mitarbeiter des ISA, Chef wurde. Das Ergebnis unserer Arbeit ist noch heute zu sehen: Der Turm! Ja, daran war ich beteiligt, vor allem aber an der Verkehrsplanung, die einen steilen Tunnel unter der Mensa vorsah. Der Turm wurde als Fernrohr „verkauft" - zu Jenas Optik-Ruhm passend. Eigentlich sollten die Fenster des Turmes rund sein, also wie Linsen wirken. Ein Fenster hätte aber 17.000 Mark, also so viel wie ein „Wartburg", ein PKW der Mittelklasse, gekostet. Na, das war dann auch zu teuer. Schließlich wurde die heutige, vertikal strukturierte Verklei-

dung gewählt.

Anfang der 1970er Jahre haben wir bei einem weiteren Einsatz auch über ein neues Verkehrsmittel für Jena nachgedacht: Eine Einschienenbahn. Mit einem Kollegen vom Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR (ZfIV), Prof. Dr.-Ing. Hans Glißmeier, wurde eine Studie über eine Einschienenbahn für Jena erarbeitet. Er hatte interessante Ideen zur ALWEG-Bahn mitgebracht. Mit der Einschienenbahn lassen sich große Steigungen überwinden, sie ist flächensparend und kann in verschiedenen Ebenen geführt werden. Gemeinsam entwickelten wir eine Trasse, die optimal die einzelnen Stadtteile Jenas verbinden sollte. Wir brauchten nur jemanden, der das finanziert. Und das überstieg die finanziellen Möglichkeiten der DDR. Es fehlte aber nicht nur das Geld für die Einschienenbahn, es kam auch das Aus für die Träume von Zeiss Jena. Zeiss hatte zu hoch gepokert. Die Forschungsergebnisse hielten nicht, was die Mitarbeiter, vor allem aber der Chef des Kombinats, versprochen hatten. Die Sowjetunion konnte zudem auch nicht zulassen, dass eine Art „Wissenschaftszentrum des Sozialismus" nur 80 km vom „Eisernen Vorhang" entstehen sollte. Von einem Tag auf den anderen landeten alle hochtrabenden Planungen im Papierkorb. Die für die Computerproduktion entwickelten Labore wurden zur Montage von Bügeleisen genutzt. In das Zeiss-Hochhaus zog die Universität ein. Auch in Leipzig wurde später ein für eine universitäre Nutzung generell schlecht geeignetes Hochhaus errichtet.

Jenaer Nachklang

Inzwischen - über 50 Jahre später - haben sich die Jenaer nicht nur an den Turm gewöhnt, sondern ist der Turm zu einem Wahrzeichen der Stadt geworden. Insgesamt hat sich dort so viel verändert, sodass sich kaum einer mehr an den vorigen Zustand erinnert. Das ehemalige „Hauptwerk 1" von Zeiss gehört nun zur Universität und ist ein großer Campus. Ein Teil des Hauptwerkes ist Einkaufspassage und von einem Glasdach überwölbt. Der Marktplatz wurde mit steilen und poppigen

Neubauten ergänzt.

Am meisten freut mich heute, dass Carl Zeiss wieder viele Arbeitsplätze geschaffen hat. Ein Werksbesuch mit meiner Oberschulklasse nach 2000 war hochinteressant und führte uns in das „Allerheiligste", in die Produktionsstätte der Geräte, die in den Planetarien weltweit die Sternenwelt für die Besucher an den tiefschwarzen Horizont zaubern, mit denen man den Sternhimmel zeigen kann und zwar zu jedem x-beliebigen Tag der letzte 6000 und der kommenden 6000 Jahre. Also, jeder könnte sich auch anschauen, wie der Himmel am eigenen Geburtstag ausgesehen hat. (Das wird inzwischen als Dienstleistung angeboten!) Faszinierend war auch, dass die Technik aus Jena in der Lage ist, ein so tiefdunkles Schwarz zu erzeugen, das es sonst nirgendwo gibt.

In den 1970er Jahren entstand in Jena eines der größten Neubaugebiete Thüringens: Neulobeda. Das Wohngebiet mit einer vorbildlichen Ausstattung an Einrichtungen des Gemeinbedarfs, vielen Parkanlagen und perfekter Verkehrsanbindung (Schnellstraßenbahn) schmiegt sich am Hang vom Stadtzentrum bis zur Autobahnanschlussstelle und bietet Heimat für rund 23 000 Einwohner. Das neue Universitätsklinikum ist hier inzwischen der größte Arbeitgeber.

In dem zu DDR-Zeiten entstandenen evangelischen Gemeindezentrum „Martin-Niemöller-Haus" veranstaltete ich nach 2000 eine Ausstellung, die von Prof. Dr.-theol. Klaus-Peter Hertzsch eröffnet wurde. Für das Wohnungsbauunternehmen von Neulobeda habe ich im Jahre 2017 eine Vogelperspektive des Stadtteils angefertigt, die zur Buchgestaltung und Werbung genutzt wurde. Bei meinen Erkundungen mit dem Zeichenstift habe ich das Neubaugebiet porträtiert. Daraus hat sich auch eine kleine Studioausstellung vor Ort ergeben.

Rostock

Die nächste Stadt, die wir im Vorfeld des 20. Jahrestages der DDR im Blick hatten, also etwa 1968, war die Bezirksstadt, vor allem aber Hansestadt Rostock. An dem Projekt wurde ich beteiligt, weil ich Rostock aus meiner Wismarer Zeit gut kannte.

Die Arbeit dort war Bestandteil eines Forschungsprojektes unter Leitung von Prof. Dr. Hannes Schattel, der später mein Abteilungsleiter in der Abteilung Generalbebauungsplanung wurde. Hannes Schattel stammte aus der Oberlausitz, aus der Nähe von Bautzen. Im Laufe der Zeit stieg er auf zum stellvertretenden Direktor. Zwischendurch war er auch unser IGL-Vorsitzender, also Vorsitzender der Institutsgewerkschaftsleitung. Zu seinem Arbeitsstil gehörte, dass seine Sitzungen - im Forschungsfeld wie auch als Gewerkschaftsvorsitzender - immer recht schnell und ohne langes „Gesülze" abliefen.

Als Wissenschaftler hatte sich Hannes Schattel die ökonomische Seite des Bauens, ja des Städtebaus als Ganzes, vorgenommen. Dabei widmete er sich vor allem der Frage, wie man sparsam mit dem Geld umgeht. Da auch in der DDR durch die menschliche Arbeit von Jahr zu Jahr mehr erwirtschaftet wurde, untersuchte er, ob man die Investitionen für den Wohnungsbau besser gestalten kann. Das Geld, das für den Wohnungsbau genutzt wurde, fehlte ja bei der Entwicklung von Investitionen und damit bei der Steigerung des Sozialproduktes. Und mit den bei einer klugen Standortverteilung des Wohnungsbaus eingesparten Investitionen ließe sich der Wert der menschlichen Arbeit erhöhen. Das scheint ja logisch.

Hannes Schattel wusste auch, dass das DDR-Geld nicht den wirklichen Wert widerspiegelte. Er nutzte deshalb die Zunahme des Bruttosozialproduktes, eine heute häufig herangezogene, wenn auch nicht ausreichend präzise Größe, als Maßstab für seine Untersuchungen. Damit konnte er nachweisen, welchen Einfluss die Reihenfolge von Wohnungsbaumaßnahmen auf die Wirtschaftlichkeit hat. Leider traf er dabei auf wenig Gehör in der „Politik" und der sozialistischen Planwirtschaft,

denn die Wohnungsbauindustrie war ein so schwerfälliges System, das sich nicht auf noch so kleine Korrekturen einließ. Wir haben Teile seiner Untersuchungen später verwendet, um die Beziehungen zwischen den Baukosten und den Kosten für den Betrieb der Wohngebiete zu beleuchten. Aber auch das hat kaum jemand mehr interessiert.

Unsere Arbeit in Rostock gipfelte in Vorschlägen für die Gestaltung des Bereichs zwischen der Warnow, also dem Strom, an dem der Stadthafen liegt, und der Langen Straße, der sozialistischen Magistralen im Stadtzentrum. Außerdem entwickelten wir Konzepte für die Kröpeliner Vorstadt, ein großflächiges Stadtgebiet westlich des Stadtzentrums. Ich hatte einige Vorschläge für die Stadtbahn zwischen Warnemünde und der Stadt und schlug eine Verlängerung bis in die Innenstadt vor. Dazu wollten wir eine alte Hafenbahn nutzen, die in einem tiefen Einschnitt zwischen der Altstadt und der Neustadt, also dem jetzigen Stadtzentrum, verlief. Leider landeten unsere sehr interessanten städtebaulichen Entwürfe (wunderbare Zeichnung von Gerd Wessel) für eine Dominante an der Warnow im Papierkorb.

Hermann Henselmann entwarf hierfür später aus Anlass des 20. Jahrestages der DDR das „Segel“, ein dreieckiges Hochhaus, das auf den Wallanlagen am Hafen stehen sollte. Der Entwurf stammte allerdings von unserem Kollegen Karl Sommerer. Henselmann hatte sich mal wieder mit fremden Federn geschmückt. Das Segel wurde zwar nicht gebaut, doch die in dem damaligen Entwurf konzipierte Verkehrsachse hat die Wallanlagen zerstört. Der Planung fiel unter anderem eine neugotische katholische Kirche zum Opfer.

Gott sei Dank hat sich Rostock von diesen Untaten heute weitgehend erholt. Das Universitätsareal ist sehr schön restauriert worden. In der Kröpeliner Straße fühlten sich schon damals die Rostocker zu Hause. Auch die Lange Straße, Klinkerbauten der 1950er Jahre, haben inzwischen einen angenehmen Charme. Im Hafenviertel sind einige Quartiere ergänzt worden. Hier wurden in DDR-Zeit noch mit Keramik-

platten verkleidete Betonhäuser gebaut. Eines der historischen Häuser war Domizil der Architektenschaft. So ein „Hausbaumhaus" hat sich um einen ganz dicken Holzstempel entwickelt, an dem die Geschossdecken hängen.

Am meisten hat die Altstadt gewonnen, die sich östlich des Zentrums auf einem Hügel zwischen der Nikolai- und der Petrikirche erstreckt. Hier haben sich viele Familien die kleinen Häuser ausgebaut. Das Dach der Nikolaikirche wurde von der Kirchengemeinde zu Wohnungen ausgebaut. Der Kirchenraum gehört zur städtischen Musikschule. Und der Petri-Kirchturm hat seine sich stolz in den Himmel bohrende Spitze wiedererhalten. Ich kannte die Kirche schon aus meiner Studentenzeit. Da war sie nur zur Hälfte nutzbar und der Turm nur ein Stumpf. Von der Petri-Bastion aus kann man über die Stadt und auch bis zur Ostsee schauen.

Zusammenarbeit mit Prof. Hermann Henselmann und anderen

Prof. Hermann Henselmann galt als *der* Architekt der DDR. Hermann Henselmann war gewiss ein guter Architekt, vor allem aber war er, für die damalige Zeit ungewohnt, ein Meister der Selbstinszenierung. Er stammte aus Roßla in Sachsen-Anhalt. Seine Tischlerlehre führte ihn nach Bernburg an der Saale. Als junger Architekt entwarf er schöne Einfamilien- und Reihenhäuser. Sein eigenes Büro musste er in der NS-Zeit schließen, da ihm wegen seiner jüdischen Vorfahren die Berufserlaubnis entzogen worden war. Dennoch fand er als Architekt Arbeit in verschiedenen Büros. 1945 ging er nach Gotha und von da aus an die Staatliche Hochschule für Bauwesen in Weimar, wie die heutige Bauhausuniversität damals hieß. Er wurde Professor und Direktor. Parallel zu seiner Lehrtätigkeit in Weimar übernahm er Leitungsaufgaben bei Instituten des Bauwesens in Berlin, leitete so genannte Meisterklassen und wurde Ordentliches Mitglied der Bauakademie. Mitte der 1950er Jahre wurde er Chefarchitekt, also künstlerischer Stadtbaurat, beim Ostberliner Magistrat. In dieser Zeit entwarf er das Hochhaus an der Weberwiese und wirkte,

gemeinsam mit vielen anderen namhaften Architekten, beim Bau der damaligen Stalinallee mit. Aber im Bewusstsein der Bevölkerung gilt er als deren wichtigster Erbauer. Kurz vorher hatte Henselmann aber dem „neuen Bauen" nach den Traditionen des Bauhauses „abgeschworen" und sich den Forderungen der Partei nach einer Architektur im Stil einer nationalen Bautradition unterworfen. Das wurde ihm von seinen Kollegen sehr übelgenommen, aber er war mal wieder „obenauf". Als Chef des VEB Typenprojektierung hat er in den 1960er Jahren einen wichtigen Beitrag zur Wohnungsbauentwicklung geleistet.

In dieser Zeit entstanden auch Entwürfe für die Berliner Mitte, u. a. für den Fernsehturm und für Bauten zwischen dem Bahnhof Alexanderplatz und der Spree. Den Städtebauwettbewerb hatte zwar nicht Henselmann, sondern der Weimarer Professor Räder gewonnen, aber der eigentliche „Macher" blieb Hermann!

Über die Autorenschaft zum Fernsehturm gibt es sehr unterschiedliche Auffassungen und „Geschichten". Fest steht, dass Henselmann die Idee hatte, die Ostberliner Mitte, die Hauptstadt der DDR, durch einen Turm zu besetzen und damit ein Zeichen, ein Signal für den Sozialismus zu setzen. Ein Fernsehturm ist zwar ein technisches Bauwerk, hat aber eine große Wirkung allein durch die Höhe. Außerdem war es bisher üblich, Fernsehtürme weit nach draußen zu setzen. Henselmann bestand auf der Mitte und verschob dann den ursprünglichen Standort in die Nähe zum Bahnhof Alexanderplatz. Auf Stadtplänen und erst recht in natura kann man erkennen, dass er ihn in die Sichtachsen der großen Straßen gestellt hat. Auch von Westberlin aus ist er nicht zu übersehen. Bei Autobahnanfahrt auf Berlin zu ist er bei guter Sicht schon aus 40 km erkennbar! Mein Kollege Jörg Streitparth, der im Januar 2011 kurz vor seinem 80. Geburtstag verstorben ist, gehörte zum „Kollektiv Henselmann". Er hatte die Idee, den Turmaufsatz in Form einer Kugel zu gestalten. Das war natürlich zum einen eine gewaltige Herausforderung an die Ingenieure, zum andern aber auch eine geniale Idee. Warum? Weil die Kugel der Körper ist, zu dessen Bestimmung man nur eine einzige variable Größe benötigt: den Radius!

Alle anderen Größen sind mathematisch fest bestimmt! Wir haben in der Schule noch den Spruch gelernt: „Die Kugel kommt daher geschritten: vier Drittel Pi mal R zur Dritten!“ Es gibt viele sehr schöne Fernsehturmkonstruktionen: Zylinder, Vasen, Ballons, Scheiben...Aber der Berliner Fernsehturm ist nicht zu toppen! Eigentlich wollten die Architekten auch alle Antennen in die Kugel und unter die Außenhülle packen, doch die Fernsehtechniker hatten etwas dagegen, denn jede Glasscheibe verschlechtert die Sendequalität. Der Turm wurde wie ein Schornstein auf einem kreisförmigen und relativ flachen Fundament in Gleitschalung hochgezogen. Die Kugel wurde am heutigen S-Bahnhof Hackescher Markt vormontiert und dann in Einzelteilen an den Turmschaft transportiert, hochgezogen und zusammengesetzt. Zum Schluss wurde die Außenhaut angebracht. Sie besteht aus gebogenen Stahlblechen, die im Interesse der Stabilität der Schale etwas gefaltet sind. Und so zeichnen sich, wie am Globus, die Meridiane ab, aber auch die horizontalen Breiten. Wenn die Sonne scheint, bildet sich auf der Kugel ein Kreuz! Darüber haben sich die Genossen sehr geärgert. Manche nannten den Turm ja auch St. Walter. Tatsache ist, dass die Architekten gefragt wurden, warum sie das nicht bedacht hätten, und ob es eine Möglichkeit gäbe, das „abzustellen“. Von den Genossen wurde es als „Plus des Sozialismus“ gedeutet, was natürlich keiner so gespürt hat.

Der Fernsehturm erhielt dann die Umbauung im Sockelbereich. Dr. Walter Herzog und Heinz Aust waren die Architekten, für die Statik war mein Studienkamerad Dr. Rolf Heider verantwortlich. Manfred Prasser hatte diese Kollegen ausgewählt. Die Grüngestaltung entwarf Hubert Matthes. Leider ist in den Jahren nach 1990 mit dem Umfeld des Fernsehturms sehr lieblos umgegangen worden. Obwohl es eine Unterschutzstellung gab, wurde die Sockelbebauung des Turms durch Zutaten verunstaltet. Auch die notwendige Pflege des Platzes wurde lange Zeit sehr vernachlässigt. Inzwischen zeichnet sich eine Stabilisierung der Freiraumgestaltung ab.

Zurück zu Hermann Henselmann. 1966 kam er wieder an die Bauakademie, an das Institut für Städtebau und Architektur, und bekam mit der Experimentalwerkstatt eine gute Möglichkeit, seine Ideen auf Papier bringen zu lassen sowie interessante Leute um sich zu versammeln. Einige von diesen ließen sich aber von ihm nicht so behandeln, wie er es z. B. mit Werner Dutschke machte, den er vor versammelter Mannschaft und Gästen abkanzelte, fast nach Gutsherrenart. So wie er andere aus dem Büro verdrängt hat, ging es ihm selbst am Ende auch.

Sein Büro bezog er in der Hannoverschen Straße, wo später die Ständige Vertretung der Bundesrepublik Deutschland ihren Sitz hatte. Heute befindet sich dort das Bundesministerium für Bildung und Forschung. Unmittelbar nach 1945 war hier das Büro von Hans Scharoun, dem Senatsbaudirektor und Erbauer der Philharmonie. Das Büro Henselmanns lag im obersten Vollgeschoss. Darüber befand sich der „D-Zug-Wagen", ein ganz langer und schmaler „Schlauch", wo wir die Arbeit an Wettbewerben ausführten. Im Haus gegenüber wohnten Wolf Biermann und Simone Frost, eine von uns später hoch geschätzte Schauspielerin, die schon als kleines Mädchen auf der Fensterbank poussierte und die Bauakademiker von der Arbeit ablenkte.

Ich hatte selten dort zu tun, weil wir meist vor Ort unsere Arbeit machten und ich nur zu Konsultationen bei Prof. Henselmann aufkreuzte. Wenn ich mich richtig erinnere, habe ich unter seiner Leitung an Projekten in Jena (wie schon erläutert), Schwerin, Erfurt und Frankfurt/Oder mitgewirkt. Ich habe ihn auf Tagungen begleitet. Als ich von ihm um 1968 zur Mitarbeit an der Universitätsplanung in Leipzig gebeten wurde, habe ich ihm meine Absage sachlich begründet. Mein Bruder Nikolaus war zu dieser Zeit und wegen seines Protestes gegen den Abriss der Leipziger Universitätskirche zu zwei Jahren Haft verurteilt und saß in Cottbus im Gefängnis. Der Abriss der unzerstörten, geistesgeschichtlich und baukünstlerisch hochbedeutsamen Kirche war Voraussetzung für die „sozialistische Neugestaltung" der Leipziger Altstadt! An einer solchen barbarischen Untat wollte ich mich keines-

falls beteiligen. Hermann Henselmann hat das gelten lassen. Ich habe dadurch keine Nachteile spüren müssen. Als mein „Ersatz" wurde Dr. Günther Schultz im Kollektiv aktiv. Danach endete Henselmanns Tätigkeit im Institut.

Ich hatte von Anfang an einen guten Stand bei ihm, denn er hatte rausbekommen, dass wir zu Hause acht Geschwister waren und er selbst auch acht Kinder hatte.

Die Familie Henselmann wohnte mit ihren vielen Kindern im „Haus des Kindes" am Strausberger Platz. Als die aus dem Haus waren, zog das Ehepaar Henselmann dann in ein kleines Haus in Pankow. Dort haben wir ihm zu seinem 65. Geburtstag mit meinem Männerquartett ein Morgenständchen gesungen. Er kam im tiefen Schnee barfuß im Bademantel heraus und hat sich mächtig gefreut. Aber selbst ein „verdienstvoller Genosse" wie er war in diesem Haus unerwünscht. Warum? Weil neben ihm der Ständige Vertreter der Bundesrepublik Deutschland, Günter Gauß, wohnte. Und so mussten Henselmanns ausziehen, damit aus dem ehemaligen Henselmann-Haus heraus die Staatssicherheit die Familie Gauß und ihre Gäste besser abhören konnte! Familie Henselmann zog in eine schöne Wohnung am Spittelmarkt. Als Institutsdirektor habe ich ihm noch 1991 einen Geburtstagsbesuch abgestattet. Er starb kurz vor seinem 90. Geburtstag im Januar 1995. Seine Trauerrede hatte er selbst formuliert, Hardt Walther Hämer, Westberliner Stadtplaner und „Retter von Kreuzberg", hat sie auf dem Waldfriedhof in Zehlendorf vorgelesen. Hermann hat an alles gedacht, sich ständig selbst „inszeniert".

Schwerin - Zentrumsplanung mit Prof. Henselmann

Die heutige Hauptstadt des Landes Mecklenburg-Vorpommern kannte ich von meiner Wismarer Zeit schon etwas. Bei einem Freund aus meiner Meeraner Schulzeit habe ich immer mal reingeschaut. Doch Ende der 1960er Jahre war ich dienstlich hier. Beim ersten Mal war es die Teilnahme an einem städtebaulichen Wettbe-

werb unter der Leitung von Prof. Hermann Henselmann, beim zweiten Mal nach 1970 - im Nachgang zum 20. Geburtstag der DDR. Das entspricht durchaus dem alten Witz, der schon Bismarck beim Stichwort „Mecklenburg“ eingefallen ist. Demnach zeichnet sich Mecklenburg dadurch aus, dass hier alles mit wenigstens 100 Jahren Verspätung stattfindet.

Die Bezirksstadt hatte einen städtebaulichen Wettbewerb ausgeschrieben, den der Magdeburger Stadtarchitekt Michalk gewonnen hat. Arndt Zintler, ein Mitschüler aus Meerane, hatte einen zweiten Preis gewonnen. Also, eigentlich war ja alles klar. Der Magdeburger Entwurf war großzügig, allerdings hatte er das ganze Stadtzentrum rings um den Pfaffenteich so dargestellt, als ob die Gegend flach wie ein Tisch wäre. Eine Umsetzung hat es nicht gegeben.

Wie kam ich nun doch noch ins Rennen? Natürlich über Hermann Henselmann, der - am offiziellen städtebaulichen Wettbewerb vorbei und außerhalb der Konkurrenz - mit seiner Experimentalwerkstatt ein eigenes Projekt starten wollte. Gewiss hatte er sich vorher bei den Parteichefs in Berlin und Schwerin abgesichert. Hermann Henselmann war vielseitig und an auch neuen Bautechniken interessiert. Und da in Schwerin der Baugrund nur eine geringe Tragfähigkeit hat - die Gegend und die Straße im Baugebiet heißt „Großer Moor“ - war er von der Idee begeistert, hier Punkthäuser zu errichten und damit die anderen Wettbewerbsteilnehmer auszustechen. Diese Punkthäuser bestanden aus einem massiven Kerngebäude, das in den Moorboden reichte. An diesen Kernen, in denen sich dann auch Treppenhäuser und Fahrstühle befanden, wurden die Decken für die Wohnungen gehängt. Die Wohnungen konnten sehr flexibel gestaltet werden. Ein Dach drauf, und schon ist das Haus fertig. Diese Technik war schon in der Stadt Marl im Ruhrgebiet angewendet worden.

Die Idee war ja ganz interessant, aber die DDR-Bautechnik war noch nicht in der Lage, die Idee umzusetzen. Und die Schweriner trauten Henselmann nicht über

den Weg. Außerdem wurden diese Hängehäuser im Entwurf über die halbe Innenstadt verteilt, was den Leuten auch nicht gefiel. Ich hatte eine sehr sparsame und zurückhaltende Verkehrslösung vorgeschlagen, aber man setze auf große Ringe. Wir bekamen zwar, außerhalb des Wettbewerbs, eine kleine Prämie für unseren Entwurf, aber die Pläne wurden nicht weiterverfolgt.

Schwerin - im Kollektiv unter Leitung von Prof. Peter Döhler 1970/71

1970 erinnerten sich die Schweriner daran, dass sie mal etwas Modernes bauen wollten. Diesmal wurde auch die Bauabteilung beim ZK der SED eingeschaltet. In Schwerin gab es den jungen Oberbürgermeister Braun, der für neue Ideen aufgeschlossen war. Es wurde also eine Expertengruppe zusammengestellt, die den Schweriner Genossen helfen, d. h. die verschlafene Stadt „auf Vordermann" bringen sollte. Genosse Peter Doehler, zeitweise auch Direktor des ISA, übernahm die Leitung. Er war damals Chef des Weiterbildungszentrums an der HAB Weimar, der heutigen Bauhausuniversität. Dort gab es die Möglichkeit, sein Wissen nach dem Studium (postgradual) aufzufrischen. Ich hielt in dem damit verbundenen Schulungszentrum „Kalter Hügel" in Naumburg mehrfach Vorträge über unsere Arbeit.

Peter Doehler brachte einige seiner Freunde in Stellung. Ich wurde, als Verkehrsplaner und mit Schwerin vertraut, in die Gruppe delegiert. Der Einstieg war schon etwas peinlich. Sein Arm war in Gips, leider aber nicht sein Mundwerk. Er war ein richtiger „Apparatschik", der vor allem die Parteilinie durchdrücken wollte: Schwerin sollte endlich ein sozialistisches Gesicht bekommen!

Wir waren eine „bunte Truppe":

Josef Kaiser, ein bekannter Architekt, der in Berlin das Hotel Berolina, das Außenministerium und das Centrum Warenhaus mit seiner Metallfassade entworfen hat;

Dr. Peter Schmiedel, ein Dresdner Kollege, von dem u. a. die Hochhäuser auf der Fischerinsel stammen;

Prof. Dr. Heinz Schwarzbach, ein Weimarer Kommilitone, der den Studentenklub „Kasseturm“ geplant hatte und später an der TU Dresden den Städtebaulehrstuhl einnahm;

Sigbert Fliegel aus Weimar, dem wir das Denkmal „Rote Fahne“ in Halle verdanken. Fortan war er der “Fahnen-Fliegel“;

Hugo Namslauer, ein Gartendenkmalpfleger. Er hat für Walter Ulbricht und für den Staatsrat in Berlin den Garten angelegt. In den 1950er Jahren war er an der Gestaltung mehrere Gedenkstätten in ehemaligen Konzentrationslagern beteiligt;

schließlich, als Letzter in der Reihe der bedeutenden Leute, ich selbst.

Als erstes wurde in Schwerin eine Parteigruppe gebildet, zu der die Schweriner Genossen und unsere Genossen gehörten. Kaiser, Schmiedel und ich blieben also außen vor. Das hat uns nicht gestört, sondern viel Freizeit und Freiraum gelassen. Während die Genossen bis tief in die Nacht ihre Sitzungen hatten, saßen wir in einem schönen Schweriner Restaurant und konnten uns ungestört austauschen.

Wir alle wurden von der Stadt, unserem Auftraggeber, gut behandelt: Wir wohnten im Zippendorfer Hotel, direkt am Ufer des Schweriner Sees. Wenn wir zum Mittag- oder zum Abendbrot gingen, mussten wir nur die Rechnung unterschreiben, die von der Stadt beglichen wurde. Wir haben das nicht besonders ausgenutzt. Aber es war schon etwas merkwürdig. Und so merk- und denkwürdig startete auch unsere Arbeit. Wir hatten uns beim Stadtarchitekten Andreas versammelt und warteten nun auf das erste Gespräch mit dem Oberbürgermeister Braun, der die Fontäne im Pfaffenteich wieder in Gang gesetzt hatte. Sie wurde als „Braun´sche Röhre“ bezeichnet. Im Gespräch kamen wir auf Gott und die Welt und irgendwie auch

auf das Angeln und den Aal, eine Fischart, die sich zwar auch in den Gewässern der DDR tummelte, die es jedoch kaum zu kaufen gab. Als wir zum Bürgermeister abgeholt wurden, sagten wir im Scherz: „Ab zum Aal-Essen!" Kaum jemand wird es glauben, aber genau dazu wurden wir eingeladen!

So wie Henselmann einige Jahre vorher auf die Hängekonstruktionen versessen war, war bei meinem zweiten „Anlauf" Prof. Kaiser von der Tunnelschalungstechnik überzeugt. Die Tunnelschalung ermöglicht es, Wände und Decken aus einem Stück herzustellen. Die Stahlschalung war wie ein nach unten offenes rechteckiges „U" geformt. Wenn man darauf den Beton schüttete, verdichtete und abbinden ließ, wurde die Schalung, die natürlich vorher gut geölt sein musste, entfernt. So bildete sich ein langer rechteckiger Tunnel, der an den Stirnseiten Fenstern bekam. Diese Technik wird aber erst dann wirtschaftlich, wenn die Häuser eine große Tiefe haben, also der „Tunnel" möglichst lang ist. Josef Kaiser hatte daraus große Häuser entworfen und wollte damit Schwerin umgestalten. Es war wieder der Standort „Großer Moor" ausgewählt. Die 10-geschossigen Häuser wurden als Zeilen aufgestellt und standen, Giebel gegen Giebel, wie die Stiere auf den ägyptischen Prozessionsstraßen. Es war sehr mächtig. Und die Schweriner Kollegen schauten eher skeptisch. Wir arbeiteten mehrere Wochen mit mulmigem Gefühl. Wie sich denken lässt: Auch aus diesem Konzept wurde nichts. Inzwischen stehen auf dem Großen Moor gegenüber den alten Fachwerkhäusern dreigeschossige Plattenbauten. Es wirkt eher kleinstädtisch. Der Sozialismus war also doch nichts für die Schweriner Innenstadt. Die Arbeit mit den unterschiedlichen Fachleuten gerade in der Schweriner Expertengruppe war insgesamt für mich sehr aufschlussreich, wie die folgenden Absätze zeigen dürften:

Prof. Josef Kaiser war ein in der DDR angesehener, aber nicht unbedingt ein bequemer Kollege. Mit seinem Wiener Dialekt fiel er schon auf. Er hat mir erzählt, dass er am Anfang seines Berufslebens geschwankt hat, ob er Architekt oder - nach dem Krieg - Tenorsänger werden sollte. In der Tat hatte er eine schöne und

helle Stimme. Aber er wurde Architekt! Und das mit Leidenschaft, also mit der Fähigkeit, auch dafür leiden zu können. Obwohl er kein Städtebauer war, hat sein Entwurf für den 2. Bauabschnitt. der Karl-Marx-Allee und für die Schillingstraße noch heute Bestand. Eine Umgestaltung in Form der „kritischen Rekonstruktion“ ist weiter im Gespräch.

Von Kaisers Berliner Bauten sind drei besonders bekannt geworden, inzwischen aber nicht mehr erkennbar. Das Hotel Berolina hinter dem Kino International hatte eine sehr schlichte Lochfassade. Die Fenster der Hotelzimmer saßen genau in der Mitte der Wandplatten, die blau gefliest waren. Ein ruhiger und seriöser Bau. Nach 1990 wurde daraus das Rathaus des Berliner Bezirks Mitte. Der Bau wurde fast vollständig abgerissen und neu aufgeführt. Allerdings stellte die Denkmalpflege die Forderung, das äußere Erscheinungsbild zu bewahren. Das ist nun wirklich nicht gelungen, sieht man von der blauen Tönung ab! Unser Sohn Martin hat als Bauarbeiter der Spreeauer Firma Wehr beim Innenausbau mitgewirkt.

Erstes Opfer der hektischen Abrisswelle nach 1989 wurde das Außenministerium der DDR. Sein Architekt: Josef Kaiser. Die städtebauliche Einordnung war eine echte Provokation und ein schlimmes Beispiel, wie die DDR manchmal mit dem kulturellen Erbe umgegangen ist. Sie wollte eine neue und sozialistische Mitte dort errichten, wo sich vorher das „Machtzentrum des preußischen Militarismus“ befand: Am königlichen Schloss! Das Schloss war schon seit 1918 nicht mehr „Regierungssitz“, sondern weitestgehend als Museum genutzt worden. Im Krieg war es von Bomben und Artilleriebeschuss gezeichnet, aber in Teilen noch erhalten. Jedenfalls war noch viel mehr übriggeblieben, als vom Schloss Charlottenburg. Im Weißen Saal des Schlosses fand 1946 auch die erste Ausstellung zum Wiederaufbau Berlins statt.

In den frühen 1950er Jahren wurde dennoch die Ruine gesprengt und der Schutt abgefahren. Nur wenige Reste der Fassade und die verbliebene Innenausstattung

konnten gerettet werden. Das Schloss stand ursprünglich nicht allein. Am Kanal gab es die Schlossfreiheit und zum Kanal hin eine Zeile kleiner Häuser, die das Schloss besonders groß erscheinen ließen. Diese Häuser mussten Ende des 19. Jahrhunderts dem Denkmal für Kaiser Wilhelm I. weichen. Also: Abriss ist nichts Neues.

Jenseits des Kanals erstreckte sich ein von Karl Friedrich Schinkel geprägter städtischer Bereich. Zwischen der Südbebauung der Straße Unter den Linden und der Französischen Straße gab es einen dreieckigen Platz, heute Schinkelplatz. Er war erst in der Schinkel-Zeit entstanden. Den Bauten des großen Baumeisters mussten ältere Gebäude weichen, z. B. das Französische Rathaus - ein historisches Beispiel für einen Fall von Abriss als Voraussetzung für Modernisierung. Schinkel hatte so ausreichend Platz für den Neubau der Friedrichswerderschen Kirche und für die Bauakademie, an deren Stelle vorher der Packhof stand. Für die Kirche legte er dem König mehrere Entwürfe vor. Damit er nicht jedes Mal ein neues Papier herauskramen musste, hatte er die Varianten für die Türme der Werderschen Kirche mit einem Streifen angeklebt und musste den oberen Teil der Zeichnung nur umklappen! Der König war von der Doppeltürmigkeit begeistert, natürlich auch von dem neugotischen Stil, der damals noch der „teutsche Stil" hieß.

Die Bauakademie, der „rote Kasten" entstand nach einer Englandreise Schinkels. Dort, besonders in Manchester, war er von der Fabrik- und Lagerhausarchitektur sehr begeistert. Man sah den Gebäuden das Konstruktionsprinzip an. Nichts wurde durch Zusätze oder Schnörkel verschleiert. Die Engländer bauten schon damals mit Typenelementen: Stützen aus Gusseisen, Decken aus Eisenträgern mit gemauerten und gebogenen Gewölben, Wände mit einheitlichen Fenstern... Schinkel nutzte seine Erfahrungen und setzte dort also diesen roten Kasten hin. In ihm gab es Wohnungen für den Direktor, Hörsäle und Arbeitsräume und im Erdgeschoss Läden, denn auch damals mussten Bau und Unterhalt finanziert werden. Auch die Bauakademie brannte im Zweiten Weltkrieg aus, die Mauern allerdings blieben

stehen. Sie waren aus roten Backsteinen, die Felder unter den Fenstern und die Pfeilervorlagen mit Keramikplatten verziert. Das waren Reliefs, die besonders die Handwerker am Bau zum Thema hatten. Einige dieser Tafeln wurden noch geborgen. Einer meiner Freunde hatte einige Originale sichergestellt. Eines der Portale wurde im Ganzen auf den Müll geworfen, ist aber wieder ausgebuddelt worden. Die Kopie schmückt jetzt den Pavillon „Schinkelklause" am Kronprinzenpalais.

Es passte also zur Geschichte dieses Ortes, dass die „neue Zeit" sich durch Abriss des Vorherigen Raum schafft! Die DDR hat das fortgeführt. Und das wird wohl auch immer so bleiben, dass das Alte dem Neuen weichen wird, es sei denn, es gibt sehr gute Gründe für dessen Erhaltung.

Mit deministerium sollte offenbar aus DDR-Sicht ein Strich zwischen das alte Berlin (Unter den Linden, Friedrichswerder) und das neue Berlin (Alexanderplatz) gezogen werden. Der große Platz, auf dem das Schloss stand, sollte den Massen gehören, also für Demonstrationen und Militärparaden frei bleiben. Dafür wurde parallel zur Spree eine Tribüne gebaut. Hier war ja auch Platz für neue Paläste! Der Palast der Republik war damals allerdings noch nicht geplant. Josef Kaiser setzte das Außenministerium, dieses Ausrufezeichen hin! Sein erster Bauherr war Dr. Lothar Bolz, der damalige Außenminister der DDR. Er kam aus dem Bürgertum und war Chef der Nationaldemokratischen Partei, die gegründet worden war, um ehemaligen Wehrmachtsangehörigen Platz in der sozialistischen Gesellschaft zu bieten. Er, Lothar Bolz, selbst war im Widerstand engagiert und über Warschau in die Sowjetunion emigriert. Mein späterer Chef und Kollege, Prof. Hans Gericke, war nach dem Krieg sein Mitarbeiter und Berater. Lothar Bolz war intelligent und hatte das Gespür für die Moderne. Seine Sammlung von zeitgenössischen Grafiken war wohl die größte in der DDR.

Von Lother Bolz, zeitweise auch Bauminister der DDR, stammen wichtige Beiträge zur Städtebautheorie. Der Titel: „Von deutschem Bauen". Die sechzehn Grundsätze

des Städtebaus haben einen hohen Wert. Mit ihm und unter seiner Bauherrenschaft entwarf Josef Kaiser den Grundriss und die Fassade des Außenministeriums. Die Bauarbeiten kamen gut voran. Doch plötzlich wurde Herr Bolz abgelöst und Herr Winzer Außenminister. Josef Kaiser bekam einen neuen Bauherrn und verzweifelte an diesem. Er selbst war vom Ergebnis seiner Arbeit nicht mehr überzeugt, konnte aber den Bruch zwischen den Untergeschossen und den Büroetagen nicht verhindern. Natürlich verstellte der Bau den Blick vom Alex zum Platz der Akademie, aber das hatte vorher das inzwischen abgerissene Schloss auch getan. Der markante und umstrittene Bau bekam dann natürlich seinen Spitznamen: „Winzerstube", weil der Minister so hieß, oder „Anerkennungsraspel" weil die Fassade einer Holzraspel glich und die DDR um internationale Anerkennung rang!

Ich selbst hatte nur einmal Gelegenheit, von dort aus auf die Museumsinsel zu schauen. Das war wirklich herrlich und mindestens genauso schön, wie ein Blick auf Paris. Doch haben wir es damals nicht so gut verstanden, Berlin in Szene zu setzen, zu vermarkten und die Menschen dafür zu begeistern. Mein zweiter Besuch fand statt, als das Haus zum Abriss vorbereitet wurde. Die Berliner durften mal hinter die Kulissen gucken. Meine Frau und ich haben uns hinterher fast geschämt. Es war so eine Art Leichenfledderei, wenn auch nur mit den Augen. Das Gebäude war innen ganz harmlos und eher spießig. Und wenn man hinter die Wandverkleidung schaute, da war alles ziemlich schäbig gebaut: Man konnte die „Bummsköppe", eine ganz miese Sorte von Ziegeln, und die schlechten Fugen sehen. Der Anbau enthielt einen Veranstaltungssaal und war mit einem großen Wandbild Walter Womackas verziert. „Der Mensch gestaltet seine Welt" lautete der Titel.

Wenn auch nicht abgerissen, so hat die heutige „Galeria" vom Kaufhofkonzern am Alexanderplatz nur noch wenig mit dem alten Centrum-Warenhaus von Josef Kaiser zu tun. Er hat für die HO, d.h. die Handelsorganisation der DDR, das größte Warenhaus der DDR entworfen. Das Haus ist ein ganz großer würfelartiger Bau am Alex und hatte 15.000 qm Verkaufsfläche. Die Fassade bestand aus Blechteilen,

die gefaltet waren und eine sehr interessante und lebendige Struktur ergaben. Josef Kaiser wollte um diese „Kiste“ einen Balkon bauen, damit man von dort aus auf den Alex und den Brunnen von Walter Womacka schauen konnte. Er versprach sich davon eine starke Belebung des Platzes. Mit der so genannten „zweiten Ebene“ erhofften sich die Architekten überall auf der Welt eine urbane Aufwertung der Platzräume. Kaiser kämpfte gegen die Kontrolleure der DDR um diese Attraktion. Es sollte nichts werden. Da kam er auf die Idee, diesen balkonartigen Umgang als Fluchtweg im Interesse des Brandschutzes zu bezeichnen. Und da wurde es genehmigt. Große Treppen führten von da aus auf den Platz. Doch am Ende wurde diese Ebene kaum genutzt, erwies sich als Unfallgefahr bei Schnee und Eis und wurde schließlich gesperrt. Was lernt uns das? Gute Ideen allein reichen nicht, man muss sie auch sorgfältig im Hinblick auf die Wirkung prüfen.

Als 1989 die Mauer gefallen war und das Warenhaus einen neuen Besitzer hatte, wurde auch an der Fassade und von da aus am ganzen Hause herumgewerkelt und alles bis auf die Tragwerkkonstruktion ersetzt. Die Fassade ist aus Naturstein mit langen schmalen Fenstern. Sie nimmt die Struktur der Wertheim-Fassaden aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg auf. Alles sehr nobel und so teuer, wie das, was dort zu kaufen ist. Aber wieder ist ein Herzstück von Josef Kaiser aus dem Blick und dem Bewusstsein verschwunden. Seit 2022 wird ein Teil des Kaufhauses abgerissen und zu einem Turmhaus aufgestockt.

Das Einzige, was nach außen noch - neben dem Ensemble 2. Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee - als ein echter „Kaiser“ zu erkennen ist, ist das Filmtheater „Kosmos“ an der Karl-Marx-Allee. Es war, wie das Kino „International“, ein Premierenkino. Dort wurden die Kinofilme das erste Mal gezeigt und die Schauspieler und Regisseure beglückwünscht.

Josef Kaiser hat in unserer Schweriner Gruppe seine Ideen beharrlich verteidigt. Ich habe mich in die architektonischen Fragen lieber nicht eingemischt. Der Kon-

flikt mit den aus Schwerin stammenden Kollegen entbrannte vor allem über die Stellung der großen Hochhausscheiben. Während Kaiser auf der Stellung Giebel gegen Giebel bestand, bevorzugten die Schweriner eine so genannte „Kamm-Stellung“, das heißt: ein langer Block auf der einen Seite und auf der anderen Seite drei kurze Zeilen quergestellt, wie beim Kamm die Zinken.

Peter Schmiedel war ein erfolgreicher Architekt, der gemeinsam mit Prof. Manfred Zumpe aus den verfügbaren Plattenelementen der DDR sehr moderne und bemerkenswert sparsame Wohnungen entwickelte, die er zu schlanken Hochhäusern stapelte. Platten allein hätten dazu nicht ausgereicht, da sie für die seitlichen Windlasten über die Höhe nicht ausreichend stabil waren. Zur Aufnahme dieser Lasten brauchte man einen Kern aus Ortbeton. In diesen Kern wurden die Fahrstühle und das Haupttreppenhaus integriert. Die Häuser wurden in Berlin und Dresden gebaut, in Berlin auf der Fischerinsel und auch an der Jannowitzbrücke. Wir waren fasziniert. Dabei hätten wir ja eigentlich protestieren müssen, denn auf der Fischerinsel wurden, damit die Hochhäuser Platz hatten, die alten Wohnquartiere abgerissen werden. Auch die hätten erhalten werden können, wenn man es gewollt hätte. Aber in die Hochhäuser passten nicht nur mehr Leute, sondern man konnte sie auch mit Warmwasser, Bad, Toiletten und Heizung ausstatten, was den alten Häusern fehlte.

Damit etwas vom alten Flair erhalten bliebt, wurde damals ein Haus von der Nordseite der Friedrichsgracht auf die Südseite verlagert, das „Ermelerhaus“. Das war eine besonders interessante Aktion. Das alte Haus war recht gut in Schuss. Es wurde nicht etwa Stein für Stein abgerissen, sondern fünfzig Meter stromauf entstand ein Duplikat, ein Zweithaus, alles neu und im Hinblick auf die Ausrüstung wunderschön modern! Als es fertig war, schauten sich Zwillingshäuser über die Gracht an. Ob sie mit den Augen zwinkerten, weiß ich nicht. Das Original wurde danach abgerissen. Dort verläuft jetzt die Uferpromenade.

Peter Schmiedel hat mit einem Plattenwerk aus Ottendorf-Okrilla ein achteckiges Wohnhaus entwickelt, das viel diskutiert wurde, nicht aber zum Standardangebot der Plattenfabriken gehörte. Der Vorteil dieses Baukörpers war, dass er auf kleinen Grundstücken, als Eckbebauung und zur Ergänzung der Zeilenbauten sinnvoll erschien. Außerdem waren die Wohnungsgrundrisse flexibel und, dank der Kompaktheit, sehr sparsam im Energieverbrauch. Wir hätten dieses „Erzeugnis" gut zur Intensivierung der Stadtentwicklung Dresden gebraucht, für die ich 1981 eine Studie erarbeitet habe.

Wir drei - Kaiser, Schmiedel und ich - hatten also, während die Genossen den „Sieg des Sozialismus über das rückständige Schwerin" ideologisch vorbereiteten, viel Zeit zum Austausch über Gott und die Welt, über Kunst und Kultur, natürlich auch über die Politik, in der es damals gerade darum ging, ob der Münchner Vertrag von 1938 „von Anfang an" unrechtmäßig war. Damals hatte Hitler mit Zustimmung der Westmächte die tschechischen Länder Böhmen und Mähren an sich gerissen und dem Großdeutschen Reich einverleibt. Kaiser stellte sich so vehement gegen die Parteimeinung, dass ich echt Angst um ihn hatte, denn die Genossen ließen mit sich nicht spaßen.

Hugo Namslauer war Gärtner aus Leidenschaft. Irgendwie gelangte er dann in ein Kollektiv, das sich an Wettbewerben zur Gestaltung von Gedenkstätten an den Konzentrationslagern des Dritten Reichs beteiligte. So in Buchenwald und in Mauthausen, wo bedeutende Künstler und Architekten bemerkenswerte Mahnstätten gebaut haben. Hugo Namslauer war als Gartendenkmalpfleger im Institut für Denkmalpflege tätig und hat sich dort auch für die Erhaltung von historischen Parkanlagen eingesetzt. Das war nicht einfach, denn einige maßgebliche Personen hätten am liebsten wie die Schlösser, so auch die Gartenanlagen ausradiert. Eine besondere Herausforderung war der größte noch auffindbare Renaissancegarten am Wallensteinschen Schloss in Güstrow. Mit der Rekonstruktion dieser Anlage, die auch auf der Grundlage alter Schlossansichten möglich war, hat er sich ein

Denkmal gesetzt. In Leonberg in Württemberg gibt es eine vergleichbare Anlage, allerdings viel kleiner. Weniger „historisch“ war der Garten hinter dem Staatsrat, den er für Walter Ulbricht anlegen durfte.

Hugo Namslauer war ein Naturverliebter. Und so wurde ihm seine Datsche am Parsteiner See zum angenehmsten „Refugium“, zum Fluchtort vor Leuten, die auch in seinem Fachgebiet alles besser wussten. Wenn er davon erzählte, dann zeigte sich seine Erfahrung und Weisheit und seine ungeheuchelte Ehrfurcht vor der Schöpfung.

Heinz Schwarzbach gehörte damals zum Lehrkörper des Weiterbildungsinstituts der Weimarer Hochschule für Architektur und Bauwesen. Dort lehrten auch andere kritische Denker der führenden Partei, z. B. Fred Staufenbiel, der die stadtsoziologische Forschung in der DDR anstieß und mit Loni Niederländer und Bernd Hunger gute Partner hatte. Aber die soziologische Forschung war damals sehr riskant, denn man musste ja Befragungen durchführen. Und vor diesen hatte die Parteiführung offenbar Angst.

Heinz Schwarzbach war vorher mit einer Expertengruppe zum Aufbau in Nigeria. Die DDR-Fachleute gingen mit viel Begeisterung dorthin, kamen aber eher enttäuscht wieder. Die Überwachung ihrer Bürger hat die DDR auch im Ausland fortgesetzt... Und so kam Heinz Schwarzbach bald nach Weimar zurück. In den 1980er Jahren übernahm er mit viel Schwung den Städtebaulehrstuhl an der TU Dresden. Ich weiß, dass er sich sehr für die Studenten eingesetzt hat, schon zu DDR-Zeiten neue Wege mit Praktika und Exkursionen einschlug. Doch bei der Evaluation der Universitäten nach dem Fall der Mauer wurde er nicht bestätigt. Was alles dazu beigetragen hat, weiß ich nicht. Aber einen Lehrstuhl an der TU Dresden zu besitzen, das hatte nach 1990 über die Grenzen Sachsens hinaus Bedeutung und weckte auch das Interesse westdeutscher Fachleute.

Sigbert Fliegel war der „Wildeste“ in unserem Team. Er war mehr Philosoph und

Künstler, fühlte sich wohl auch Che Guevara näher als Honecker. In Halle hat er an der sozialistischen Umgestaltung mitgewirkt. Am heutigen Riebeckplatz hat er mitgebaut. Dieser hieß in der DDR-Zeit „Ernst-Thälmann-Platz" und bildete das Eingangstor vom Bahnhof in die Stadt und war in mehreren Verkehrsebenen angelegt. Die Fäuste, ein Denkmal zur Erinnerung an den antifaschistischen Kampf der Halleschen Arbeiter, recken sich noch heute gegen den Himmel. Die Hochhäuser daneben stehen leer und verfallen.

Was hat nun diese ausgesuchte Expertengruppe in Schwerin erreicht? Es gab natürlich einen Machtkampf mit den Einheimischen. Er gipfelte im Streit um die Stellung der von Kaiser geplanten Hochhäuser. Wir setzten uns schließlich gegen die Mecklenburger durch. Das Modell wurde vorgestellt und von der Bezirksleitung und dem Oberbürgermeister „abgesegnet". Offenbar war allen schon damals klar, dass Schwerin nicht nur zu spät „geschaltet" hat, wie das eben für Mecklenburg typisch war. Es fehlte auch vorn und hinten an der Kraft, ein solches Projekt umzusetzen. Wir, das heißt die Mitglieder der Expertengruppe, bekamen unsere Prämie, bei deren Aufteilung es heiß herging. Der Chef der Gruppe wollte mich mit einem klitzekleinen Betrag abspeisen. Da wurde Josef Kaiser deutlich: „Der Herr Krause bekommt das Gleiche wie wir alle! Basta!" Genosse Döhler bekam einen roten Kopf und nickte. Na, für die Anderen war so eine Prämie nicht viel wert, für mich mehr als ich in zwei Monaten Gehalt bekam. Und immerhin lebte ich ja bei solchen Projekten getrennt von der Familie! Wir feierten noch einen schönen Abschiedsabend im Gästehaus der Partei in Muess am Schweriner See. Das liegt dort mit seinem Rohrdach in tiefem Wald…

Frankfurt an der Oder

In Frankfurt an der Oder haben wir mit der Gruppe Henselmann - über die aktuelle Zentrumsplanung hinaus - auch etwas zur Planung der Stadt als Ganzes beigetra-

gen. Das war auch nötig. Frankfurt war im Krieg stark zerstört worden. Die sowjetische Armee wollte hier die Oder überqueren, was ihr aber zu mühselig war, hatten doch die Deutschen in Frankfurt die Oderbrücke gesprengt. Die Rote Armee machte deshalb den Umweg über Kienitz am Rande des Oderbruchs und kamen dann auch von Norden nach Frankfurt. Die Altstadt ging in Flammen auf. Der auf der anderen Oderseite gelegene Stadtteil wurde später polnisch und heißt seitdem Slubice. Die Schlacht auf den Seelower Höhen, nördlich von Frankfurt gelegen, war eine der grausamsten des gesamten Zweiten Weltkrieges.

Diese Grenzlage war in der Nachkriegszeit ein großer Nachteil für die Entwicklung der Stadt und der gesamten Gebiete beiderseits der Oder. Auch auf polnischer Seite war ja ein Neuanfang nötig. In den ehemals deutschen Gebieten Pommern, Schlesien, Neumark usw. und damit auch in der Frankfurter Gegend wurden polnische Bürger angesiedelt, die auf der Ostseite Polens ihre Heimat verloren hatten. Sie mussten die später sowjetischen Gebiete Weißrusslands und der Ukraine verlassen. Und es hat lange gedauert, ehe sie die ehemals deutschen Provinzen als ihre Heimat angenommen haben. Immer noch bestand die Sorge, die Deutschen könnte wiederkommen.

Vor dem Krieg war Frankfurt als Beamtenstadt sehr beliebt: ringsum schöne Landschaften und in einer Stunde mit dem Zug in Berlin. Das war auch der Grund, weshalb hier viele Rentiers wohnten. Industrie gab es kaum, sieht man von dem ab, was damals für die Eisenbahn, die Deutsche Reichsbahn, an Arbeitsplätzen notwendig war. Die DDR versuchte nun, durch moderne Industriebetriebe neue Arbeitsplätze zu schaffen. Außerdem wurde Frankfurt Bezirksstadt, baute also wieder Verwaltungen auf. Als Industrie wurde die Elektronik auserkoren. Ein Halbleiterwerk entstand. Um dieses herum wurden Forschungsinstitute gegründet. Hier hatte auch mein Schwager Peter Trappe nach dem Studium seine erste Arbeitsstelle. Das Krankenhaus wurde neu angelegt. In der Nahrungsmittelindustrie wurden Arbeitsplätze geschaffen. Frankfurt konnte und musste wachsen.

Was fanden wir vor? An Stelle der Altstadt, im Krieg abgebrannt, standen nun Wohnungsbauten wie in einem Wohngebiet am Stadtrand; Zeilenbauten mit kleinen Garagenhöfen und viel Grün, aber gar nicht städtisch. Einzig das gotische Rathaus war wiederaufgebaut und stand allein an einem großen leeren Ort – „Platz" konnte man das nicht nennen. Im Süden gab es noch die Ruine der zweitürmigen Marienkirche mit den Umfassungsmauern des breiten Kirchenschiffs. Dann folgten einige Regierungsbauten aus preußischen Zeiten und die Post aus dunklen Klinkern.

Weiter südlich öffnet sich ein schöner Anger. Auf ihm steht die St. Gertraud-Kirche. In das neugotische Bauwerk wurde eine Decke eingezogen, unter der sich die Gemeinderäume befinden. Darüber erhebt sich der Kirchenraum mit schönem Gewölbe. Er ist immer noch hoch genug und bietet Raum für die gottesdienstliche Gemeinde, aber auch für bemerkenswerte Kunstgegenstände, die aus der zerstörten Marienkirche gerettet werden konnten: einen Tafelaltar mit Schnitzereien, eine bronzene Taufe mit einem hohen Taufdeckel, auf dem die ganze biblische Geschichte Platz hat. Das für mich Schönste ist der romanische siebenarmige Leuchter. Wenigstens drei Meter hoch wächst der Weinstock, der die Kerzen trägt. An den Wänden hängen schöne Tafelbilder, darunter eines der Familie Buchholz, die zu den fernen Verwandten der Familie meiner Mutter gehörte.

Auf die Bebauung um die Kirche haben wir damals kaum noch einen „Pfifferling" gegeben. Glücklicherweise hatten wir uns jedoch getäuscht: Nach dem Fall der Berliner Mauer und der wiedergewonnenen Deutschen Einheit haben viele Familien am Oderufer eine der vielen Hausruinen erworben und zu ihrer schmucken Heimat ausgebaut. Alles sieht wirklich märchenhaft schön aus, aber das Hochwasser machte im neuen Jahrhundert auch vor schönen Häusern nicht Halt! Am höher gelegenen Hang wurden die Häuser aus der Gründerzeit vorbildlich renoviert.

Die DDR hatte schon in den 1950er und 1960er Jahren mit dem Umbau des Zent-

rums begonnen. Es entstand eine Hauptstraße, genannt: die „Magistrale“, mit schönen dreigeschossigen Zeilenbauten, in deren Erdgeschoss - wie auch in den zwischengestellten Pavillons - Läden untergebracht waren. Im nördlichen Teil des alten Stadtkerns lag einst die Universität, die aber von den preußischen Herrschern nach Halle verlagert worden ist. Die Friedenskirche, eine Klosterkirche, das Gefängnis und das Gaswerk, das sind die einzigen Reste der mittelalterlichen Hansestadt. Die DDR hat aus der Klosterkirche einen schönen Konzertraum gemacht, dessen Akustik aber schwierig ist.

Die Oder bot Schutz nach Osten. Zur Landseite hin gab es einen dreiseitigen Schutzwall. Auf diesem Wall hat Joseph Lenné einen schönen Park angelegt. Auch die Verbindung vom Rathaus zur Oder wurde als Freifläche und Park gestaltet. Anlass dafür war ein Geschenk des damaligen CDU-Vorsitzenden Otto Nuschke. Er spendete den ihm verliehenen Preis für den Guss der Friedensglocke an der Oder-Neiße-Friedensgrenze. Der kleine Turm, in dem die Glocke dann hing, steht in der Achse zwischen Rathaus und Oder. Eine Neugestaltung erfolgte im Kleist-Jahr 2011. Ja, der wichtigste Sohn dieser Stadt ist der Dichter Heinrich von Kleist, der hier geboren wurde und dessen Geburtshaus als Museum an dieser Achse zur Oder steht.

Als die Bahn nach Frankfurt kam, wurde die Stadt erweitert. Vom Bahnhofsplatz mit seinem schönen Bahnhof kam man entweder in die Altstadt oder durch einen engen Tunnel in die gründerzeitlichen Baugebiete. Der Weg zur Stadt war zerstört. In den 1950er Jahren hat Hermann Henselmann zum ersten Mal in Frankfurt gewirkt. In dem stark abfallenden Gelände errichtete er sehr angenehme Wohnhäuser, deren Sockel und Gewände aus Klinkern bestanden. Aber um die Ecke herum, der Stadt zugewandt, platzierte er ein Kino mit klassizistischem Dekor. Das passte noch in den Stalinallee-Stil. Bemerkenswert aber war der Sockel, den er dort errichtete: Brandenburgische Feldsteine, wie wir sie von Kirchen und Scheunen kennen, hat er als Zyklopenmauerwerk zu einer Stützmauer verarbeitet. Die Frankfurter nann-

ten sie seitdem: "Henselmanns Klagemauer".

Was sollten wir in Frankfurt schaffen? Ein sozialistisches Zentrum! Natürlich sahen wir vor, dass die in der Altstadt noch vorhandenen Bereiche rekonstruiert wurden. Aber für ein sozialistisches Zentrum gab es dort keine geeigneten Flächen. Wir wählten eine weitgehend leere Fläche, die die Verbindung von der Oder und an der Post vorbei auf die Höhe der Stadt herstellte, also quer zum Tal liegt. Dort entwarfen wir eine Folge von öffentlichen Bauten: Theater, Kaufhaus, Kulturhaus und schließlich eine Hochhausgruppe, die als Gelenk die Nord-Süd-Achse mit der von uns geplanten neuen Achse verbinden sollte. Das war eigentlich ganz ordentlich konzipiert. Auch die Grünvernetzung zur Oder, zum Anger und zum Lennépark schien gelungen. Da stand nur ein neues Hotel im Wege, das einzige der Stadt! Aber das war für uns kein Hinderungsgrund.

Die Architekten machten sich ans Werk. Ihre Gruppe bestand aus Frankfurter Architekten und Planern, unseren Mitarbeitern aus dem Henselmann-Kollektiv sowie einigen Künstlern, denn die Kunst hatte damals „fette“ Jahre. Es gab für „Kunst am Bau“ Geld. Und so entbrannte ein deutlicher Konflikt, weil die Architekten ein rundes Gebäude planten, das im Übergang zum Park vermitteln sollte. Die Künstler klagten, dass sie daran ja kein Bild oder Kunstwerk anbringen könnten!

Die Frankfurter Kollegenschaft wurde angeführt vom Oberbürgermeister, der glücklicherweise eine eigene persönliche Meinung hatte und die Interessen der Stadt - oft auch gegen die Bezirksleitung der SED - mit Nachdruck vertrat. Er hieß Krause. Wir haben uns nicht nur als Namensvettern gut verstanden. Ich stand ja auch nicht im Ruf ein Verfechter jedes architektonischen Spleens zu sein. Der Oberbürgermeister Fritz Krause hat die Stadt durch die „Wende“ geführt. Er ist 1989 ganz ruhig und mit Anstand zurückgetreten - und wurde bis zu seinem Lebensende von seinen Nachfolgern und Bürgern geschätzt. Die Frankfurter haben ihm die Ehrenbürgerschaft verliehen, was im Umbruch der Systeme bemerkenswert ist.

Der „stürmische und drängende“ Held in Frankfurt, um auf seinen Bürger Heinrich Kleist und die deutsche Literatur zu kommen, war zu meiner Zeit der Stadtarchitekt Manfred Vogler. Er wirkt auch heute, als Rentner, noch kämpferisch, jugendlich und frisch. Manfred Vogler hatte viele gute Ideen, mit denen er auch oft genug aneckte. Er wusste, wo ich stehe, was unseren Gesprächen stets guttat, so dass wir auch offen miteinander reden konnten. Wir haben uns allerdings auch in die Haare bekommen, als er der katholischen Gemeinde in der Innenstadt einen Anbau an die neugotische Kirche genehmigte. In den Anbau sollten Gemeinderäume und ein Fahrstuhl eingebaut werden. Der Anbau durfte jedoch keine Fenster hin zur Straße haben, sich nicht der Öffentlichkeit öffnen! Das erinnerte mich an die vergleichbaren politischen Vorgaben beim Bau der Neubaukirche 1966 in Wismar-Vorwendorf.

Manfred Vogler hat auch das Bauen in der Stadt mit Wagemut vorangetrieben. Sein wichtigster Beitrag war das innerstädtische Wohngebiet „Halbe Stadt“, das sich über dem Lennépark erhebt. Es wirkt von der Ferne wie eine Wohn-Burg. In den 1980er Jahren hat er den Stadtumbau in Frankfurt eingeleitet und beteiligt sich auch heute noch am öffentlichen Diskurs. Verdienstvoll war besonders sein Umbau der Wohnsiedlung in der Stadtmitte. Er setzte an die Giebel der Wohnblocks der 1960er Jahre Winkelbauten aus Platten und verband diese zu Wohn- und Geschäftshäusern. Da wir keine schrägen Dächer bauen durften, verkleidete er die oberste Etage mit Keramikplatten, was, mit etwas Fantasie, wie ein Ziegeldach aussah. Am Ende der Fußgängerzone, sie heißt Scharrenstraße, baute er eine überdachte Passage. Auch das war für DDR-Verhältnisse sehr gewagt. Da es kaum noch Betreiber für kleine Läden und Passagen gibt, bietet die Anlage heute einen traurigen Anblick.

Und was hatte ich in Frankfurt zu tun? Die Erschließung der zentralen Bauten forderte mich nicht besonders heraus. Ich machte mich an das gesamtstädtische Verkehrsnetz! Ich ließ mir viel Zeit bei der Betrachtung des Bestandes und der Pla-

nungen, die die Stadterweiterung nach Norden und Süden vorsahen. Und dann zeichnete ich vorsichtig eine Linie, die alle diese Gebiete untereinander und mit dem Stadtzentrum verband. Die sollte - meiner Meinung nach - das Rückgrat der Straßenbahn werden. Kritische Punkte waren besonders die Erschließung des Bahnhofs und eine Engstelle an der Leipziger Straße, wo aller Stadtverkehr durch ein von einem Bahnviadukt geschaffenen Nadelöhr musste. Ich habe als Ersatz dafür einen Verkehrsraum für die Straßenbahn geöffnet. Nicht breiter, sondern tiefer wurde hier in Bahnhofsnähe die Fahrbahn gelegt! So konnte ich den Gleisstummel, mit dem der Bahnhof angeschlossen war, unter dem Bahnkörper hindurch in das Gründerzeitgebiet verlängern. Die Straßenbahn wurde dann in die südlichen Neubaugebiete Neuberesinchen und sogar bis nach Markendorf verlängert, wo das Krankenhaus und das Halbleiterwerk entstanden.

Dieses Nahverkehrssystem existiert noch heute. Keiner glaubte damals daran, dass wir den schmalen Tunnel unter der Bahn nutzen könnten. Damit die Straßenbahn schnell fahren konnte, musste leider ein Wohnquartier durchschnitten werden. Das war auch damals nicht zwingend nötig.

Am Tunnelmund an der Westseite der Bahnanlagen entstand in den 1990er Jahren ein schöner Platz: Die Bebauung schmiegt sich an die Straßenbahnkurve an. Der dreieckige Platz hat seinen Charakter durch die Verbindung von Moderne und Gründerzeit. Die Platzgestaltung „Dresdner Platz“ ist nicht aufdringlich. Der Entwurf und die Bauausführung waren übrigens Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs. Wettbewerbssieger: Kny und Weber, Architekten, mit Ludwig Krause, Stadt- und Verkehrsplaner.

Aber auch das Straßennetz ließ mir keine Ruhe. Ich wollte den Verkehr durch das alte und neue Zentrum verringern. Die Frankfurter Straßenbauer wollten hier einen großen Knoten, eine Straßenkreuzung mit drei verschiedenen Ebenen bauen! Das wollte ich verhindern.

In unserem Kollektiv fand ich Zustimmung und konnte die Ideen zum gesamtstädtischen Verkehr vertiefen. Die Entschärfung der o.g. Engstelle durch die Verlegung der Straßenbahn gab den Anstoß für eine stadtnahe Tangente, die auf halber Höhe zwischen der Oder und den Höhenzügen der Weststadt verlief. Der große Knoten wurde auf eine Ebene beschränkt und damit vereinfacht. Allerdings wurden Teile des Freiraums am Kleistpark und im „Klingetal" benötigt. Das war auch vorher schon vereinbart. Wir konnten also auch etwas gegen den Lärm einplanen.

Diese Tangente ermöglichte eine deutliche Reduzierung des Verkehrs in der Innenstadt. Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung war danach dort nicht mehr vorhanden. In Ost-West-Richtung ließ sich das wegen der Grenzbrücke nicht vermeiden. Dieser Verkehr hat damals auch kaum gestört. Die alte Magistrale hätte sogar für den Autoverkehr gesperrt werden können. Jetzt wird dort vor allem geparkt. Die Wohn- und Geschäftshäuser wurden in den 1990er Jahren saniert.

Wir haben die Zentrumsgestaltung in Frankfurt planerisch zu einem ganz guten Ende gebracht. Deshalb bekamen wir auch die Gelegenheit, unsere Ergebnisse vorzustellen. Da traf sich dann die Parteispitze des Bezirks mit den Vertretern der Stadt und auch mit Leuten aus dem DDR-Bauministerium sowie aus der Abteilung Bauwesen beim ZK der SED. Hermann Henselmann ließ sich feiern und steckte für uns alle die Prämie ein. Er hatte aber danach auch wenig Lust, mit den Genossen zu feiern und lud uns zum Essen ein.

Wir gingen mit ihm in das Hotel „Stadt Frankfurt", an dem eine metallische Plastik, ein Hahn angebracht war. Der Hahn ist das Frankfurter Wappentier. Das Hotel war das einzige am Platz, war ein so genannter „Schwarzbau", war also ohne „Baubilanzen" gebaut worden, die normalerweise von einer Behörde nach einem strengen Plan vergeben wurden. Doch die Frankfurter bekamen es hin, ein Mittelganghaus aus dem Wohnungsbauangebot „umzulenken". Für die Rezeption und die

Gaststätte wurde ein Baukörper angepasst, der im sonstigen DDR-Gesellschaftsbau als Mehrzweckhalle genutzt wurde. Wir zogen also als Gruppe von 15 Leuten an einem frühen Nachmittag in dieses Hotel und in dessen Restaurant. Das hatte das Flair einer Bahnhofswartehalle mit vielen, mindestens 50 Tischen, an denen jeweils eine Stehlampe mit zylindrischem Schirm (ein Klassiker) stand. Der Fußboden war mit dem DDR-Patent-Teppich „Hochtiefschlinge" ausgelegt. Das war ein Bouclé, dessen Knoten (davon hat der Teppich seinen Namen) nicht festgezurrt sind, so dass eine Schlinge nach oben stand und das Ganze etwas flauschig erscheinen ließ. Die geschosshohen Fenster waren von Tüllgardinen verhüllt. Die Decke bestand aus Gipsstuckfertigteilen, die man aus allen Kulturräumen, Gaststätten, Bahnhöfen usw. kannte. Das Restaurant war menschenleer. Wir konnten die Lage leicht überblicken und schickten uns an, drei Tische zusammenzustellen. Doch da kam plötzlich Leben in die gefühlte Kälte von minus 30 Grad: Ein Ober sprang auf uns zu und herrschte uns an, dass wir die Tischordnung wiederherstellen sollten. Da erschien Henselmann auf der Bildfläche und schnauzte den Kellner an, ob er nicht wüsste, wer er und wir seien und was das alles für Faxen wären. Der arme Mensch wurde so klein mit Hut, dass er kaum über die Tischkante gucken konnte. Na, die Lage beruhigte sich und Henselmann konnte endlich bestellen: Er stopfte sich dann wenigsten 6 Bockwürste mit Senf rein. Die hätte er auch am Kiosk bekommen, aber er liebte dieses Nationalgericht der DDR über alles!

Was ist aus unseren Zentrumsplänen geworden? Der DDR ging danach die Puste aus und die Pläne wurden auf Eis gelegt. Für Theater und Kulturhaus gab es kein Geld, Bürotürme wurden nicht benötigt. Und das Kaufhaus? Man hat, statt ein Kaufhaus zu bauen, zwei Fertigteil-Kaufhallen des Wohnungsbauprogramms übereinandergestapelt. Da das Gelände ein Gefälle hat, konnte man bei der Erschließung sogar auf die Rampen verzichten. In den sonst also typischen Kaufhallen wurde dann alles verkauft, was es in der DDR gab. Und das war nicht viel.

Und heute: An höchster Stelle des ehemaligen „Angers" erhebt sich das Kleist-

Forum, ein Mehrzweckbau mit Theatersaal und schönen Konferenzräumen. Es folgen ein Geschäftshaus und ein großes Kaufhaus. Unten, an der Verbindung zum Lennépark, steht ein rundes Einkaufszentrum. Also, von der ehemals geplanten Kunst wendete sich die Stadt dem Mammon zu! Die Tendenz ist klar. Anstelle mehrerer Türme ist nur ein*, der* Oderturm gebaut worden, das höchste Bauwerk Ostbrandenburgs und wahrscheinlich auch das höchste entlang der ganzen Oder. Der Sockelbau beherbergt einen Einkaufstempel! Und dann folgen die Reste des alten Frankfurts: Aus dem Regierungsgebäude wurde die Viadrina, die neue Universität der Stadt. Südlich erstreckt sich deren Campus mit alten und neuen Bauten. Neben dem Rathaus wurden die „7 Raben" nach alten Plänen wiederaufgebaut, eine historische Häusergruppe.

Aber was wurde aus der Marienkirche? Jörg Streitparth hat darüber in den 1970er Jahren wochenlang gebrütet. Ich habe immer mal mitgemacht. Das Ziel war es, eine nichtkirchliche Nutzung zu finden und damit den Erhalt der Kirche durch die Stadt zu ermöglichen. Auf einige Teile sollte ein Dach gezogen werden. Da hätte auch eine Konzerthalle entstehen können, aber die gab es ja schon in einer anderen Frankfurter Kirche! Also Museum? Der Chorraum sollte als Freilichtmuseum dienen. Und die Türme? Der eine Turm hatte eine schöne Haube, die zum Stadtbild gehörte. Der andere war nur kurz. Auch zur gotischen Bauzeit gab es nicht immer genug Geld. Jörg Streitparth plante damals auf dem Turmstumpf eine kleine Sternwarte. Das war keine schlechte Idee; sie wurde aber nicht umgesetzt.

Heute ist die Marienkirche zum Wahrzeichen der Stadt geworden. Die gotische Halle ist überwältigend. Und vor wenigen Jahren sind auch die Fenster des Chorraumes aus Russland heimgekehrt. In einer Seitenkirche wurden sie restauriert und dann Scheibe für Scheibe wiedereingesetzt. Die restlichen Fensteröffnungen wurden durch moderne Fenster geschlossen. Und weil man den Gegensatz zwischen den restaurierten Fenstern und der deckenlosen Dachkonstruktion der Kirche nicht ertragen wollte, genehmigte der Chef des Brandenburgischen Denkmalamtes,

dass ein gotisches Gewölbe eingezogen wurde. Wir sind von dem Bau immer wieder fasziniert. Die Kirche ist in städtischer Hand, äußerst sehenswert und meist geöffnet!

In den 1990er Jahren konnte ich dort die Zeichnungen ausstellen, die ich zur Kulturlandschaft Ostbrandenburg angefertigt hatte, dazu auch die Route des Jakobsweges von der Oder an die Havel. Die Ausstellung wurde vom Oberbürgermeister der Stadt eröffnet. Für die Präsentation reichten zwei Felder des südlichen Seitenschiffs!

Konzeptionen zu weiteren Stadtzentren im Kollektiv Henselmann: Freiberg, Erfurt, Plauen

Freiberg

In Freiberg in Sachsen ging es um die Umgestaltung der Innenstadt. Das Projekt stand unter Leitung von Werner Dutschke. Im Plan blieb nicht mehr viel von der alten Residenz- und Bergstadt übrig. Und als Verkehrsplaner hatte ich kaum etwas zu tun.

Erfurt

An meine Mitwirkung in Erfurt denke ich eigentlich immer mit schlechtem Gewissen. Erfurt ist eine der ältesten und schönsten Städte in Deutschland. Der Stadtkern gehört aber auch zu den größten und ist von einem Wirrwarr von Straßen, Gassen und Wasserläufen durchzogen. Eine Brücke wurde sogar zu einer Kaufmeile und heißt auch Kaufmannsbrücke. Da stehen die kleinen Fachwerkhäuser auf

der Brücke. Wer über die Brücke gehen will, muss sich schlank machen. Am Fluss, der Gera, gibt es ein richtiges Klein-Venedig. Doch über der Stadt erheben sich zwei Hügel. Der eine trägt den Dom und die St. Severi-Kirche, der andere ist viele Jahrhunderte lang militärisch als Festung genutzt worden. Auf ihm gab es auch eine romanische Basilika.

Die Stadt hat sich im frühen Mittelalter ringförmig entwickelt. Und das war dann auch der Grundgedanke für die Stadtentwicklung in den 1960er und 1970er Jahren. Der dortige Chefarchitekt, Prof. Walter Nitsch, meinte, dass die ganze alte Substanz sowieso nicht zu retten sei. Er stand damit nicht allein. Auch die Bewohner und die Besitzer wollten angenehmer als in den alten Fachwerkhäusern wohnen. Die verfehlte Baupolitik der DDR führte auch zu immer größerem Mangel an Handwerkern und geeignetem Baumaterial. Walter Nitsch wollte also das erhalten, was er glaubte, erhalten zu können. Und an dieser Grenze entstand ein neuer Ring um die Stadtmitte herum aus lauter Scheiben und Hochhäusern. Man nannte das das Schüsselprinzip: Außen ein hoher Rand, innen die flache Normalbebauung. Von innen heraus hoben sich die kleinen alten Bebauungsstrukturen vor der hellen Wand der Plattenbauten ab. Aber sie verdeckten auch den Blick auf den Domberg und die zauberhafte Silhouette der Stadt. Also, das Gelbe vom Ei war's nicht. Und der Ring wurde auch von einem Straßenring begleitet, der allerdings im Bereich des Domes einen ziemlichen Knick bekam.

Der Altstadtkern wird von der Gera, einem kleinen Fluss, durchzogen. Im Norden schließt sich das Andreasviertel an. Es wird nach der dortigen Pfarrkirche so genannt. Aber auch das Augustinerkloster liegt hier. Dazwischen spinnt sich ein Gewirr von kleinen Gassen und Plätzen. Alles war damals ziemlich morbide, also von schlechter Bausubstanz. Und deshalb war der Abriss vorgesehen, der gleichzeitig Raum für Neubauten bieten sollte. Die wichtigsten historischen Bauten sollten zwar erhalten werden, der Gesamteindruck des Entwurfs aber wurde von Plattenbauten bestimmt, die abgewinkelt und abgetreppt, die Gera begleiten sollten. Und zur

Abgrenzung gegenüber dem zu erhaltenden Stadtkern war eine große Prachtstraße geplant. Sie führte vom nördlichen Eckpunkt des Ringes auf den Petersberg zu.

Auf dem Petersberg sah Henselmann ein Hochhaus vor, eine „Kathedrale des Sozialismus“, wovon die Sozialisten schon am Anfang des 20. Jahrhunderts geträumt hatten. Der amerikanisch-deutsche Maler Lyonel Feininger hat solch eine Kathedrale als Holzschnitt erstellt. Bei Henselmann ging es aber weniger um den Sozialismus, als um eine Selbstdarstellung und darum, den Domberg zu übertreffen. Das Hochhaus sollte neben der romanischen Kirchenruine stehen, eine lange Treppe vom Andreasviertel nach oben führen. Und die Eingangshalle des Gebäudes sollte eine Wand aus Onyx, einem Halbedelstein, bekommen. Der wirkt wie Milchglas in hellgelben Tönen. Irgendwie war das Ganze äußerst verquer und geschmacklos, erinnerte auch an das Pathos von Richard Wagner und an die Geschichte von Parzival. Das war mir echt zuwider.

Aber ich war beteiligt und musste dafür die Verkehrslösung entwerfen. Da versuchte ich, die Straße aus dem Hauptnetz etwas herauszunehmen und die Ringlösung an dieser Stelle aufzulösen. Da bekam ich Ärger mit meinem Freund und Betreuer meiner Diplomarbeit in Weimar, Dr. Hermann Saitz, der inzwischen Verkehrsplaner in Erfurt geworden war. Er bestand auf dem Ring-Prinzip: Die auf den Ring von außen auftreffenden Straßen sollten nicht radial in den Kern weitergeführt werden, sondern alle Verkehrsströme sollten über den Ring abgeleitet werden. Also fast wie bei einem Kreisverkehr, allerdings in beiden Richtungen. An einer Stelle des Rings bestand, da zwei Radialen schon fast tangential in den Ring übergingen, dafür m. E. aber zu so einer Lösung kein Erfordernis. Dr. Saitz hat sich durchgesetzt. Es hat unserer Freundschaft keinen Abbruch getan.

Man kann sich denken, wie unser städtebaulicher Einsatz in Erfurt ausgegangen ist: Henselmanns Konzept fand diesmal keine Zustimmung, auch das Geld ging aus und das Verkehrskonzept umging diesen Bereich. Inzwischen gehört das Andreas-

viertel wie selbstverständlich zur Altstadt. Junge Familien haben alte Häuser ausgebaut und neue dazwischengesetzt. Die Pergamentergasse ist so eng, wie schon zu Luthers Zeiten. Und der vernünftige Autofahrer umfährt das ganze Gebiet. Das bekommt allen gut.

Als im Jahre 2008 eine Ausstellung meiner Zeichnungen im Alten Archiv des Rathauses in Erfurt stattfand, hat Hermann Saitz angeregt, ich solle doch ein schönes Poster der Stadt zeichnen. Es wurde sogar ein Vertrag abgeschlossen. Ich habe die Stadt als Vogelperspektive auf Transparent gezeichnet und koloriert. Das Bild ist 180x140 cm groß. Eine Verkleinerung auf 80x60 cm wurde als Poster zum Stadtumbau gedruckt. Die Rückseite enthält Zeichnungen der wichtigsten Stadterneuerungsfelder zwischen 1990 und 2010. Dazu gehörten der Domplatz und die Wiederentdeckung der Erfurter alten Synagoge aber auch ein Gründerzeitgebiet, der modernisierte Hauptbahnhof und ein Wanderweg durch das Neubaugebiet Herrenberg, also die ganze Vielfalt der damaligen Bauaufgaben! Die Auflage war 5000 Stück. Das war ein schöner Abschluss meiner Arbeiten für Erfurt.

Plauen

Auch für die sozialistische Umgestaltung der Hauptstadt des Vogtlandes, Plauen, wurde Prof. Henselmann aktiv. Die Stadt hatte am Ende des Krieges einen Luftangriff der Alliierten erlitten und war zu fast 70 % zerstört worden. Es gab die mittelalterliche Oberstadt, die gründerzeitlich bis zum Oberen Bahnhof erweitert worden war. Entlang der Weißen Elster entwickelte sich die ärmere Unterstadt mit dem Unteren Bahnhof. Und, wer es sich leisten konnte, baute ringsum auf den Hügeln. Als Kind erinnere ich mich an die zerstörten Bahnhöfe und das Umsteigen vom Oberen zum Unteren Bahnhof, das mit 20 Minuten Fußmarsch verbunden war. Bemerkenswert, dass in Plauen auf sehr steilen Trassen die Straßenbahn bei Wind und Wetter fuhr. Vergleichbare Streckenabschnitte hätten in Berlin viele „Bedarfshalte-

stellen“ erfordert, wie sie es bis in die 1980er Jahre am Invalidenberg in Berlin-Mitte gab.

Das Silber hatte dem Erzgebirge Reichtum gebracht. Die folgende Arbeitslosigkeit forderte Innovation: Die ehemaligen Bergleute begannen, aus ihrem Hobby, dem Schnitzen, einen Berufszweig zu machen: Bergmann und Leuchterengel spannten den Bogen zum weltbekannten Kulturexport der Männer. Die Frauen wurden durch Barbara Uttmann, einer Frau aus Brabant, mit dem Klöppeln vertraut gemacht. So wurde die Plauener Spitze zum Exportschlager der DDR, bis auch hier Fernost den Markt eroberte.

Hermann Henselmann nahm die Plauener Spitze zum Vorbild für seine Stadthalle, die das Stadtzentrum ergänzen und eine Brücke zwischen Altstadt und Bahnhofsvorstadt schlagen sollte. Er liebte die Bildersprache, die Ikonografie, mit der er geschickt die Betrachter und Bewohner einnahm! Da sich die Halle aus einem Taleinschnitt erhob, hätte man in der Tat die Dachkonstruktion mit einem Spitzengeflecht verwechseln können, wenn, ja wenn nicht auch dieser Henselmann-Traum angesichts wichtigerer Aufgaben zerplatzt wäre. Ich habe damals die Verkehrserschließung der Stadt mit einigen Ideen beeinflussen können. Doch inzwischen hat der Individualverkehr das Szepter übernommen...

Konsultative Mitarbeit bei der Entwicklung weiterer Stadtzentren

Mit der Entwicklung von Stadtzentren hatte ich auch in anderen Expertengruppen zu tun. Dies war mit Konsultationen in mehreren Städten verbunden, an denen ich teilgenommen habe und so auch Erfahrungen sammeln konnte.

Neubrandenburg

In Neubrandenburg war der Ansatz zur weitern Entwicklung des Stadtzentrums und der Stadt relativ überschaubar. Hier gibt es einen Wall mit einer Stadtmauer um die alte, aber im Krieg zu 80% zerstörte Stadt. Na klar, da konnte der Verkehr draußen bleiben. Allerdings wollte man auch hier ein neues sozialistisches Zeichen setzen. Dabei hatte **Neubrandenburg** ja schon in den 1950er Jahren ein sozialistisches Zentrum geschaffen. Später hat Iris Grund, eine sehr engagierte Architektin, den Entwurf für das Kulturhaus erstellt und dessen Aufbau auch geleitet. Das Kulturhaus erhielt einen Turm, der für die verschiedenen Kunstzirkel Räume bot. Er musste aber den Stumpf des gotischen Marienkirchturms um mindestens einen Meter überragen.

Doch das reichte offenbar der Bezirksleitung der SED in Neubrandenburg zum 20. Jahrestag nicht mehr: Ein neuer Turm sollte her! Und da hat man eines der historischen Stadttore hergenommen und etwa dreimal so groß an einer anderen Stelle als ein Signal aufstellen wollen! Diese Pläne wurden nicht verwirklicht. Unsere Beratergruppe des ISA hat vor allem Anregungen zu einigen Entwicklungen entlang der historischen Wallanlagen und zu den Übergängen in die Wohngebiete gegeben. Vor allem versuchten wir, Anregungen zur Überwindung der Trennwirkung der den Stadtkern umschließenden Hauptnetzstraßen zu geben.

Gera

In Gera ging es der dortigen Parteiführung darum, die kleine thüringische Residenz „aufzumotzen“. Gera war als Arbeiterstadt zur Bezirksstadt erhoben worden. In Gera residierte in der Zeit nach der Reformation bis 1918 die Familie "Reuß jüngere Linie". Erst kürzlich, bei einer Exkursion durch den Süden Thüringens, wurde mir die Verworrenheit der Geschlechter und der Ländereien in Thüringen wieder

deutlich. Dort konnte man noch im 19. Jahrhundert wirklich an einem Tag durch fünf verschiedene Herrschaftsgebiete wandern...

In Gera gibt es einen kleinen historischen bürgerlichen Stadtkern und in der Elsteraue eine hübsche Folge von Theater, Konzerthalle, Schloss und Orangerie, verbunden durch eine barocke Gartenanlage. Über die Elster führt eine Stahlfachwerkbrücke in den Stadtteil „Untermhaus". Hier steht das Geburtshaus von Otto Dix, einem wichtigen Maler des frühen 20. Jahrhunderts. Und über der Elsteraue erhebt sich das Schloss Osterstein, eine alte Burg, die schrittweise den neueren Bedürfnissen der Fürsten angepasst worden war.

Aus Gera gibt es eine nette Geschichte zu erzählen: In der DDR wurde die Kultur sehr hochgehalten. Man versuchte, die Arbeiter und Bauern mit Malerei, Theater, Tanz und Musik vertraut zu machen. Dazu wurden „Arbeiterfestspiele" gefeiert. Alle zwei Jahre musste eine Bezirksstadt die „Bühne und Kulisse" für das Treffen stellen. Die Städte putzten sich heraus, die Museen und Theater wurden renoviert, Bühnen wurden auf die Märkte und Plätze gebaut...Zum Treffen kamen Künstler aus der ganzen DDR zusammen. Das waren vor allem Laienensembles, also weniger Profis. Insgesamt kam es zu einem guten Austausch zwischen den verschiedenen Künsten und mit den Bewohnern der Bezirke.

In Gera sollten aus diesem Anlass auch das Theater und das Konzerthaus renoviert werden. Diese beiden Kulturstätten waren unter einem Dach vereint. Das war schon einmalig: Hinter dem Hauptportal konnten die Gäste wählen zwischen dem Besuch des Theaters oder dem Besuch des Konzertsaales. Für beide gab es ein gemeinsames Foyer und eine gemeinsame Garderobe; also recht praktisch organisiert. Das Haus war im Stil der Gründerzeit gebaut und zwar neobarock, passte also in den fürstlich geprägten Zeitgeist. Zur Vorbereitung auf die Arbeiterfestspiele sollte das Haus renoviert werden. In der Nachkriegszeit war der Neobarock sehr verpönt. Die Architekten liebten klare Linien. An den Straßen wurden die Fassaden

vom Stuck befreit und geglättet. Das war modern! Mit dieser Mentalität erfolgte auch die Sanierung des Theater- und Konzerthauses in Gera: Unter den „Barockhimmel“ wurde eine neue Decke gezogen, die schön geschwungen war, aber eben ohne irgendwelche Verzierung. Sie war blau gestrichen und hob sich deutlich von den weißen Wänden ab. Walter Ulbricht, der damals die Geschicke von Partei und Staat in der DDR Lenkende, wurde empfangen. Alle warteten auf ein Lob für die schöne Renovierung. Ulbricht sagte in seinem Leipziger Sächsisch: „Genossen, das sieht aber schön aus, fast wie eine Schwimmhalle“. Man kann sich vorstellen, wie die Architekten zusammengezuckt sind. Nun ja, in seiner „Volksweisheit“ hatte er wohl das Zutreffende erkannt!!

Unsere Arbeit in Gera diente vor allem der Verbindung des recht überschaubaren historischen Bestandes einer thüringischen Residenzstadt mit den Anforderungen an ein modernes sozialistisches Zentrum: Hotel, Warenhaus, Parteizentrale, Kulturhaus....Ich war daran nur beratend beteiligt. Gut gelungen ist es uns, die einzige, aber eben sehr schmale Einkaufsstraße - sie heißt "Sorge" und spiegelte die Einkaufslage wortwörtlich - von der Straßenbahn zu befreien und zur Fußgängerzone zu machen.

2.3 Die Präsentation der Stadtzentren zum 20. Jahrestag der DDR 1969

Der 20. Geburtstag bot der DDR-Führung die Möglichkeit, ihre Erfolge darzustellen und gleichzeitig den Blick in eine sozialistische Zukunft zu wenden. Solche Jubiläen wurden durch Kampagnen unterstützt. Diese wurden lange vorher genauestens geplant und unter die Leute gebracht. Agitation und Propaganda, Agitprop, das waren die Methoden, die man aus den Parteikämpfen der 1920er Jahre und aus der Sowjetunion gelernt hatte. Das ganze Volk stimmte in die Begeisterung ein, so war es gewünscht. Und überall wurden Verpflichtungen im Namen des Jahrestages übernommen. Die Betriebe verpflichteten sich zu höherer Qualität, die Bauern zu mehr Fleisch, die Sportler zu noch mehr Goldmedaillen. Natürlich konnten da die Städte und die Bauleute nicht zurückstehen. Und so wurden die Bauten höher, schneller und natürlich auch kulturvoller.

Der 20. Jahrestag bestimmte das Tempo der Umgestaltung unserer Städte und des Baus der neuen Zentren. Und die Ergebnisse sollten in Berlin, der Hauptstadt der DDR, ausgestellt werden. In der Rotunde des Alten Museums am Lustgarten wurden die Modelle präsentiert. Es wurde eine Expertengruppe aus dem ISA unter Leitung von Alfred Hoffmann, dem Abteilungsleiter Theorie und Geschichte, zusammengestellt. Für den Verkehr und die Stadttechnik war ich zuständig. Und so trafen wir uns regelmäßig - z. T. mit den Vertretern der Städte - und diskutierten an den Modellen die Entwürfe der sozialistischen Stadtzentren. Ich musste die Verkehrserschließung bewerten. Schwerpunkt für mich war vor allem die Frage, ob die Stadtzentren auch für den Fußgänger gut erreichbar und angenehm zu erleben sind.

Die DDR konnte sich eine Vollmotorisierung mit PKW kaum vorstellen. Sie war auch nicht erwünscht. Als Vollmotorisierung wurden 200 PKW auf 1000 Einwohner als Zielgröße für städtebauliche Planungen angesetzt, Mehr hätte die Produktion gar nicht geschafft. Wir hatten ausgerechnet, dass zum Ende der DDR die durch-

schnittliche Lebensdauer eines Autos ungefähr 20 Jahre hätte sein müssen. Heute gibt es in der Bundesrepublik durchschnittlich etwa 500 PKW auf 1000 Einwohner. In Großstädten liegt der Wert allerdings weit darunter.

2.4 Begutachtung der Stadtzentren und erste Fußgängerzonen

Bei meinen Bewertungen zur Verkehrserschließung der Stadtzentren sollte deutlich werden, dass der Straßenverkehr und der Straßenraum selbst keine zu stark trennende Wirkung entfalten, dass also zwischen dem sonstigen Stadtgebiet und dem Stadtzentrum keine zu großen Barrieren spürbar sind. Die Sicherheit der Fußgänger wurde als wichtige Aufgabe erkannt. Dafür mussten jedoch die Fußgänger selbst Nachteile in Kauf nehmen: Überall wurden Fußgängertunnel oder Fußgängerbrücken zur Konfliktlösung angeboten. An eine Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten für Autos oder an eine fußgängerfreundlichere Ampelschaltung dachte damals noch keiner. Und so war ich froh, wenn wenigstens Brücken oder Tunnel den Fußgängern angeboten wurden, damit diese sicher ins Zentrum gelangen konnten. Innerhalb der Zentren haben wir uns damals aber energisch für Fußgängerzonen eingesetzt. Dafür waren vor allem die historischen Bereiche geeignet. Dort hatten die Fußgänger ja auch einen menschengerechten Erlebnisbereich: die Häuser waren nicht zu hoch und nicht zu langweilig, die Erdgeschosse hatten kleine Läden, man konnte sich mit anderen auf der Straße unterhalten. Solche Fußgängerzonen wurden aber auch in den großzügig gestalteten neuen Baustrukturen angeboten. Und da war es schon wesentlich schwieriger, einen geeigneten Maßstab zu finden.

In **Rostock** gab es beides: die Kröpeliner Straße als historische Einkaufsstraße und die Lange Straße mit den sozialistisch geprägten größeren Läden und breiten Straßen. In **Schwerin** wurden die Altstadt und die Straße der Einheit (damals war damit die Einheit der Arbeiterklasse, keinesfalls die Einheit Deutschlands gemeint) gebaut. In **Neubrandenburg** waren die alten Stadtmauern mit vier Toren, Wall und Graben eine wunderbare Ausgangsbasis für eine nach heutigen Begriffen verkehrsberuhigte Innenstadt.

Zu den Schwerpunktstädten, die nicht gleichzeitig Bezirksstädte waren, gehörte

auch **Schwedt an der Oder**. Das war einst die Residenz eines Brandenburger Markgrafen. Von der damaligen Stadtstruktur war nach dem Krieg nichts mehr zu erkennen. Prof. Selman Selmanagic hat eine Wohnstadt konzipiert, die wie ein Viertelkreis aufgebaut war. Aber ein Zentrum gab es nicht. Erst als dort die Erdölleitung aus der Sowjetunion fertig war und hier eine Raffinerie entstand, kam Leben in die Ödnis. Doch für das Zentrum gab es keine echten Impulse. Die Kisten standen ziemlich trostlos herum. Ein großes Hochhaus sollte aber vom Sieg des Sozialismus künden. Als Walter Ulbricht das Modell betrachte, kam ihm das zu groß vor. Er versuchte, den Turm aus dem Modell herauszureißen. Das misslang. Also durfte das Haus gebaut werden! Dort, wo früher das markgräfliche Schloss stand, wurden die heutigen Uckermärkischen Bühnen, ein Theater, errichtet. In dem weitläufigen Stadtgebiet hatte der Fußgängerverkehr wenig Bedeutung.

Von **Frankfurt an der Oder** hatte ich schon berichtet. Da war aber das Verkehrsaufkommen insgesamt so gering, dass man alle Verkehrsarten in einem Straßenraum nebeneinander gestatten konnte: Fußgänger, Autos und Straßenbahn.

Auch in **Potsdam** lagen die Hauptverkehrsstraßen neben dem historischen Kern. So konnte die Brandenburgische Straße ungestört zur Flaniermeile entwickelt werden. Auch die Ebertstraße wurde verkehrsberuhigt. Das war schon eine bemerkenswerte Leistung.

In **Magdeburg** wurde zwar eine Fußgängerzone geplant, sogar mit Straßenbahn. Da die Trasse lang und breit war, konnte die Bahn auch ganz schön schnell verkehren. Dafür gab es jedoch unter den Fußgängern erhebliche Ängste. Es musste ein stählerner Zaun errichtet werden. Der Fußgängerquerverkehr, also das Wechseln der Straßenseite, war wieder auf wenige Stellen eingeschränkt. Übrigens gab es eigentlich nur eine für den Fußgänger interessante Straßenseite. Die Fußgängerzone war aber so breit, offen und windig, dass man sich als Fußgänger gar nicht wohl fühlte. Dafür wurde dann an einer anderen, eher unscheinbaren Stelle, der

Leiterstraße, eine historische Fußgängerverbindung, durch einige Geschäfte und Wohnbauten aufgewertet. Auf dem Hauptplatz der zerstörten Stadt, hier waren mindesten 10 Kirchen vernichtet worden, sollte ein neues Hochhaus entstehen, eine Art „Dom der Maschinenbauer". Es hatte einen sechseckigen Grundriss, also wie die Mutter an einer Schraubenverbindung.

In **Halle** hatte sich der Verkehr im Laufe der Jahrhunderte vom Markt aus an den historischen Stadtring verlagert. Aber im 20. Jahrhundert mussten neue Trassen und Verkehrsknoten gefunden werden. Der damalige Thälmann- heute Riebeckplatz verknüpfte Straßenbahn, Autoverkehr und Fußgänger in mehreren Ebenen. Die Fußgänger mussten in den Tunnel vom Bahnhof zum Zentrum, wo eine Fußgängerzone begann. Der Autoverkehr wurde wie auch die Straßenbahn zu ebener Erde verteilt. Und über alle diese Verkehrswege schwang sich eine Hochstraße, die sehr mächtig gewaltig und nicht besonders angenehm wirkte. Dieser Thälmannplatz wurde zur Ikone einer verkehrsdurchfluteten, autogerechten Stadt.

Erfurt hatte schon lange seine Fußgängerzone. Dennoch mussten wir gegenüber der Stadtverwaltung den Nachweis liefern, dass auch zukünftig keine Konflikte zwischen Fußgänger- und Straßenbahnverkehr entstünden, dass sich die Fußgängerzone mit den Anforderungen des Straßenbahnbetriebs vereinbaren ließ. Hermann Saitz und ich wälzten die Literatur und konnten nirgendwo einen dokumentierten Verkehrsunfall entdecken, der ursächlich auf das Miteinander von Fußgängerzone und Straßenbahn zurückzuführen wäre. Heute würde keine Verkehrsverwaltung mehr eine solche Straßenbahntrasse genehmigen. So schlängelt sich noch heute die Tram durch die Erfurter Altstadt. Es lebe der Bestandsschutz!

In **Gera** wurde, und da war ich auch etwas beteiligt, eine enge Straße - sie hat den angesichts der Mangelwirtschaft der DDR treffenden Namen „Sorge" - zur Fußgängerzone erklärt. Vorbedingung und Voraussetzung war die Verlegung der Straßenbahn in den Innenhof eines Wohnquartiers. Das ist sehr gut gelungen. Da-

bei wurde dann auch eine sehr günstige Vernetzung mit dem kleinen und schönen Marktplatz erreicht. Eine weitere Querachse führte zu einem eleganten Hochhaus aus den 1930er Jahren. Als problematisch erwies sich der dann folgende Bruch zu einer weit aufgefächerten Kreuzung mit Neubauten und breiter Aufmarschachse.

In **Jena** wurde kurzerhand der ganze Altstadtbereich zur Fußgängerzone, in die aber auch viele Neubauten integriert werden mussten. So ergaben sich ziemliche „Dissonanzen", die auch mit den Bauten der 1990er Jahre nicht überwunden werden konnten. Bauliche Dominante der Stadt wurde der damals geplante Zeiß-Turm, der inzwischen von der Universität genutzt wird.

Die thüringische Mittelstadt **Suhl** war zur Bezirksstadt erkoren worden und sollte die traditionelle Residenz- und Beamtenstadt Meiningen ersetzen. Wo sich zwei Täler vereinigten, entstand ein neues Zentrum. Während die kleine, alte Hauptstraße, der Steinweg, zur Fußgängerzone umgestaltet wurde, entstand entlang des Flusses „Lauter" ein modernes offenes Zentrum mit Bauten der 1950er bis 1970er Jahre. Ein klassizistisch anmutendes Kulturhaus, die kreisrunde „Torte" der Stadthalle, ein Centrum-Warenhaus sowie mehrere Wohnhochhäuser und ein schönes Hotel bildeten eine parkartige Einheit.

Beim **Leipzig**er Zentrum bestand das Hauptanliegen der Planung darin, dem bürgerlichen Stadtkern eine sozialistische Krone aufzusetzen. Diese Krone hatte „Zacken", die als Sichtdominanten um den alten Kern platziert wurden. Der älteste Turm in diesem Kranz war der des Neuen Rathauses. Dann kamen die Hochhäuser am Rossplatz (1950) und am heutigen Augustusplatz (1920) dazu. Aber das reichte der sozialistischen Erneuerung nicht: An der Stelle des im Krieg ausgebrannten Hauptgebäudes der Universität und der vormals gut erhaltenen und genutzten, dann aber gesprengten Universitätskirche entstand die neue Karl-Marx-Universität mit einem Hochhaus, dem „Weißen n". (So hieß ein Waschmittel, das der DDR-Bevölkerung aus der Fernsehwerbung der ARD bestens bekannt war). In Leipzig

war die Verbindung zwischen der Altstadt und den umliegenden Stadtgebieten schwierig. Der Autoverkehr nahm stetig zu und bewirkte den Ausbau des Ringes, der allerdings nur zur Messezeit richtig voll war. Dennoch: Die Fußgänger hatten ein breites Hindernis zu überwinden. Tunnel und Brücken mussten Abhilfe schaffen. Leider verfielen viele der angrenzenden Stadtquartiere. Nur westlich der Thomaskirche wurden Ende der 1970er Jahre neue Wohnstraßen in Plattenbauweise errichtet.

Karl-Marx-Stadt, das heute wieder Chemnitz heißt, war in den 1950er Jahren das „Mekka", also die „Pilgerstadt" der Architekten. Die „Straße der Nationen" wurde durch Wohnscheiben und Einkaufspavillons schwungvoll begleitet. Hinter dem Rathaus entstand ein sehr intimer Wohnbereich mit Hochhäusern und kleinen Gärten. Um den Roten Turm, einem Rest der mittelalterlichen Stadtbefestigung, wurde eine neue „Stadtlandschaft" erfunden. Ein Hotelhochhaus, die Stadthalle und Parkanlagen sollten den Stadtraum zwischen dem Straßennetz füllen. Das Haus der SED wurde, wie eine Kulisse, zu seiner nördlichen Platzwand. Auf dem Gebäude steht in vielen Sprachen: Proletarier aller Länder, vereinigt Euch! Und davor hat der sowjetische Bildhauer Lew Kerbel einen großen Karl-Marx-Kopf gestellt, den „Nischel", wie die Chemnitzer ihn nannten. Für mich das beste Denkmal aus dieser Zeit in der DDR! Allerdings machte man über ihn Witze. Er schaute nämlich auf einen Laden. Das war ein Laden der Kette „Intershop". Einkaufen konnte man dort nur mit Westgeld oder mit „Forum-Schecks". Man bekam dort vor allem Westartikel, aber auch in der DDR hergestellte Waren, die es sonst nur selten zu kaufen gab. Und Karl Marx hat eben sozusagen aufgepasst, wer alles dort einkaufen geht. Die Architekten wollten hier die Fußgänger innerhalb der Gebäude führen. Und das hat nicht geklappt, weil sich die Hotels und Kulturbauten - wohl zu Recht - keine ungeliebte „Laufkundschaft" wünschten. Also blieb alles beim Alten.

Dresden war im Zweiten Weltkrieg besonders stark zerstört worden. Der Wiederaufbau der 1950er Jahre war noch vom Stalinismus und der „Nationaler Bautradi-

tion“ geprägt, was dort „Barock“ bedeutete: sandsteinverblendete Fassaden, Steildächer und große Fenster, Pfeiler und Arkaden umrahmten den Platz. Der Altmarkt war viel größer geworden. Sogar die Kreuzkirche rückte aus dem Hintergrund in die erste Reihe. Mit den Plänen zum 20. Jahrestag sollte die Verbindung zum Hauptbahnhof nach Süden und über die Augustusbrücke und die Neustadt nach Norden hergestellt werden. Es wurden fast drei Kilometer Fußgängerzone! Das war ja eigentlich zu viel, aber die Strecke war gut gegliedert: Die Prager Straße als moderne Einkaufs- und Hotelzone, der Altmarkt mit schönen Geschäften und dem „KuPa“, dem Kulturpalast, dann die noch sehr ruinösen Teile des Schlosses mit dem Johanneum, in dem das Verkehrsmuseum Platz fand. Links erstreckte sich der Theaterplatz mit Semper-Oper und Gemäldegalerie. Es folgte die Augustusbrücke, ein Meisterwerk, von der aus man ins Elbtal schauen konnte. Das Blockhaus war das Brückenwiderlager auf dem anderen Ufer. Die Straße der Einheit, heute Hauptstraße, bekam eine neue Randbebauung, in die die wenigen barocken Häuser integriert wurden. Und am Platz der Einheit, heute Albertplatz, konnte man sich wieder vom Autoverkehr „überwältigen“ lassen. Ja, diese interessante Platzfolge ließ die Länge des Wegs vergessen. Zwischendurch gab es immer wieder Gelegenheit, den öffentlichen Nahverkehr zu erreichen. Das war schon eine gelungene Lösung, an der man auch heute noch weiterbauen darf.

Die letzte Bezirksstadt, die wir „auswerteten“, war **Cottbus**, wo ich bis kurz nach dem Vordiplom studiert hatte. Die Stadt hatte stadträumlich und architektonisch wenig zu bieten, aber sie hat damals versuchtet, aus dem Wenigen etwas zu machen. Altmarkt und Spremberger Straße wurden zur Fußgängerzone. Das Viertel um die Klosterkirche wurde mit Plattenbauten neu erfunden, doch war das ein etwas missglückter Versuch. Und das „Neue“ entwickelte sich entlang der Stadtmauer auf einem kleinen Grünzug, dem westlichen Teil des Stadtwalls. Hier fanden ein Warenhaus, eine Festhalle, Wohnzeilen und eine kleine Milchbar, das „Kosmos“, Platz. Der Entwurf dafür stammte von Jörg Streitparth und Gerd Wessel, meinen

Kollegen aus dem ISA. Die Gaststätte wurde in den 1990er Jahren abgerissen. Das war kein fairer Umgang mit dem kleinen, baukünstlerisch wertvollen Erbe der Architekten! Das Stadtzentrum in Cottbus ist mit bescheidenen Mitteln entstanden. Es durfte nicht „hoch hinaus“, weil ein Militärflugplatz den Bau von Hochhäusern ausschloss. Die Selbstbescheidung hat sich letztlich positiv ausgewirkt.

Unser Gutachterteam hat also die Städte besucht, mit den Kolleginnen und Kollegen vor Ort geredet, die Modelle in Berlin arrangiert und dann die ganze Präsentation und Ausstellung begleitet. Für den Abschlussbericht wurde jeder Satz zwei- bis dreimal durchgesprochen, ehe etwas zu Papier gebracht wurde. Bei meinen Texten war das weniger dringend, weil man sich vor allem auf die Architektur konzentriert hat. Schließlich wurden wir auch noch bei unseren Diskussionen gefilmt.

Durch diese Aktion ergab sich auch für die Interessierten die Möglichkeit, einen Überblick über die Tendenzen in den einzelnen Sparten der Stadtentwicklung zu gewinnen. Die Architekten konnten über die Ikonografie, die Bildbedeutung der Bauwerke, schreiben. Die Entwicklung der Zentren als Einkaufsmeilen war ebenfalls gut zu erkennen. Das Zusammenwirken von Alt und Neu. Und ich zog meine Lehren im Hinblick auf die Verkehrserschließung.

Diese Chance, die ganze Breite und Tiefe von Planungsetappen der DDR zu einem Thema: "Stadtzentren für den Sozialismus" zu erfassen, war für uns sehr interessant. Und eine vergleichbare Chance zu einem übergreifenden gesellschaftlichen Thema, ist heute, in dem pluralistischen Geflecht von Kommunen und Ländern, von Wirtschaft und Gesellschaft kaum mehr gegeben.

Unterm Strich hat der 20. Jahrestag der DDR jedoch die Wirtschaft der DDR eher geschwächt als ihr geholfen. Die sozialistischen Zentren haben das Ansehen der Staatsmacht in der Bevölkerung nicht wirklich verbessert. Viele haben durchschaut, dass der betriebene Aufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen stand. Das kann man in wirtschaftlicher Hinsicht belegen: Die neuen Zentren haben auch einen

enormen zusätzlichen Aufwand für den Betrieb der neu geschaffenen Einrichtungen ausgelöst. Sie haben einen großen Teil des Nationaleinkommens den dringend notwendigen Investitionen für die Modernisierung der Industrie und der Infrastruktur entzogen. Die DDR hat danach immer mehr auf Verschleiß gewirtschaftet und wurde immer weniger wettbewerbsfähig. Und diese Schieflage konnte man, nachdem die Mauer gebaut und die Grenzen geschlossen worden waren, nicht mehr auf den „Westen“ schieben.

Das sahen offenbar zu diesem Zeitpunkt auch schon einige Parteifunktionäre so. Dabei dachten sie weniger an den Produktivitätsrückgang als vielmehr daran, dass die Menschen es nicht verstanden haben, dass zwar Paläste, auch wenn sie dem Volk dienen sollten, gebaut wurden, die Familien aber keine ordentlichen Wohnungen hatten. Und als 1971 Erich Honecker an die Macht kam, hat er das zu seiner wichtigsten Aufgabe gemacht: Die „Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Bevölkerung“ wurde zur „Hauptaufgabe“. Es gab eigentlich nur noch ein Ziel: die "Hauptaufgabe". Darunter verstand aber jeder etwas anderes. Es war ein ganz verschwommenes Ziel. Das hatte jedoch auch den Vorteil, dass nicht messbar war, ob wirklich - und wenn - was erreicht wurde. Wenn man beim Fußball ins Tor trifft, dann zählt das ganz einfach. Und wer die meisten Tore geschossen hat, der hat gewonnen. Nicht so bei der „Hauptaufgabe“: Was in dem einen Fall gut war, konnte im anderen Fall als Nachteil angesehen werden. Und der Schiedsrichter in diesem Spiel war immer die Partei. Sie bestimmte, was wir für gut und was für schlecht zu halten hatten.

3. Zur Planung des Wohnungsbaus und der Wohngebiete in der DDR bis 1990

3.1 Der Wohnungsbau in der DDR

Mit dem Wechsel von Ulbricht zu Honecker änderten sich unsere Aufgaben und auch unsere Stellung als Stadt- und Verkehrsplaner in der DDR entscheidend. Wir Bauleute wurden in den nächsten Jahren eigentlich nur danach bewertet, ob es uns gelänge, die Wohnungsfrage als soziale Frage zu lösen. Auch das war wieder eine Zielsetzung die einerseits schwammig war, die aber auch immer wieder neu gestellt werden musste, denn die Bewertung änderte sich immer wieder, je nachdem, welchen Entwicklungsstand man gerade erreicht hatte.

Ja, die Wohnungsnot war schon groß. Junge Familien mussten oft nach der Heirat noch mit bei den Eltern wohnen. Die Wohnungen waren klein und die Ausstattung mangelhaft. Dass die Treppenhäuser seit Jahrzehnten keine Farbe gesehen hatten und die Fassaden verfielen, daran können alle sich noch erinnern. Und besonders in den Städten, wo die Menschen in den Betrieben gebraucht wurden, fehlten die Wohnungen. Statt in neue Kulturhäuser wurde jetzt in den Wohnungsbau investiert. Und dazu wurde das Wohnungsbauprogramm der DDR aufgelegt. Es sollten jährlich mindestens 100.000 Wohnungen gebaut und zunehmend auch immer mehr Wohnungen modernisiert werden. Und dafür wurde eine neue Technologie, das industrielle Bauwesen, eine Großindustrie aufgebaut.

Auch dieses Wohnungsbauprogramm hatte schon Vorläufer und die Bauweise hatte sich ständig verändert. Ich kann mich noch daran erinnern, dass schon bei der Stalinallee nach neuen, gewiss von der Sowjetunion abgeguckten Methoden gebaut wurde. Um den Aufwand auf der Baustelle zu verringern, wurden später in der Ziegelei Großblöcke hergestellt. So wurde der Aufwand auf der Baustelle verringert, was zur Entlastung und zur Beschleunigung der Prozesse vor Ort beitrug. Für die Großblöcke wurden zuerst die Ziegel zu Blöcken zusammengemauert, et-

wa 1,20 m hoch und 1,20 breit. Dazu konnte man Ziegel mit einer relativ geringen Druckfestigkeit verwenden. Später hat man Großblöcke auch aus den Resten von Trümmern, die in den Städten ja immer noch herumlagen, also aus Ziegelsplitt, hergestellt. Man brauchte zum Versetzen der Teile aber dazu auch Kräne. Wenn man zwei Blöcke übereinandergestellt hatte, wurde die Decke aufgelegt. Ein Ringanker sorgte dafür, dass die Schubkräfte aufgefangen wurden. Für ein Fenster wurde auf den oberen Block verzichtet, bei einer Tür auf beide. Natürlich musste dann immer noch geputzt, mussten die Türen und Fenster mit Stürzen versehen und eingepasst werden.

Im nächsten Schritt wurden die Blöcke so hoch wie ein Geschoss. Man machte die Streifen schmaler. Das war dann die Streifenbauweise. Was folgte, ist bekannt: Man begann, aus Stahlbeton, Großplatten herzustellen, die immer gleich die ganze Wand eines Zimmers bildeten, mit eingepasster Fenster- oder Türöffnung. Die Wände waren, je nachdem ob sie außen oder nur innen standen, unterschiedlich dick und auch mit Dämmstoffen versehen. Diese Methode hatte man schon in den 1920er Jahren entwickelt und in Frankreich war sie auch nach dem 2. Weltkrieg sehr beliebt. Die Bewehrungseisen der Wandplatten und der Decken wurden verschweißt und ergaben dann einen Raum. Aus manchem Maurer wurde also ein Schweißer. Natürlich gab es für Maurer und Betonarbeiter immer noch genug zu tun: die Fugen mussten verstrichen, ein Estrich gegossen und alles geglättet werden. Für die Treppen, den Keller und das Dach gab es passende Fertigteile. Natürlich brauchte das Ganze auch ein Fundament, in das die Öffnung und Kanäle für die Wärmeversorgung und die Entwässerung eingebracht wurden. Dadurch konnten Kosten und Flächen für Versorgungsnetze eingespart und auch de Wartungsaufwand reduziert werden.

Die Platten wurden in Plattenwerken hergestellt. Das waren große Fabriken mit Krananlagen, mit breiten Zufahrtsstraßen, auf denen der Kies, der Splitt, der Zement und das Eisen angeliefert wurden. Die Platten wurden in Formen hergestellt.

Diese waren aus Stahl und mussten vor jeder neuen Füllung mit Öl eingefettet werden. In die Platte wurden dann noch die Formen für mögliche Öffnungen, also Fenster und Türen eingebaut, später deren Bauteile sogar direkt eingelegt. Da hinein kamen die Bewehrung aus einem Stahlgeflecht und der Beton. Der Beton war geschmeidig und wurde durch das Rütteln der Form gleichmäßig verteilt. Mit einer Rüttelflasche, die vibrierte, gelang es, auch schlecht zugänglich Ecken gut zu verdichten. Zum Schluss wurde die Oberflächenstruktur der Platten gestaltet. Dafür gab es meistens anderen, gröberen, gewaschenen Kies. Es gab aber auch Platten mit einer Keramikverkleidung aus Spaltklinkern oder es wurde ein Muster eingeprägt. Die Innenwände und die Decken waren ebenfalls aus Beton und glatt. Aus den Platten schauten seitlich die Eisenenden heraus, die zum Transport und zum Verschweißen gebraucht wurden.

Die Vorfertigung der Bauelemente in den Plattenwerken ermöglichte eine hohe Maßgenauigkeit und war damit dem traditionellen Ziegelbau deutlich überlegen. Auch die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten waren komfortabler als auf den vorherigen Baustellen. In den Plattenwerken wurden die Platten auf die Tieflader geladen und zur Baustelle gefahren. Als es mal ganz knapp mit dem Benzin war, hat man die Wohnungen in die Städte geliefert, die am nächsten lagen! In Berlin wurden sogar Bahnhöfe gebaut, damit die Platten aus den Bezirken, aus Thüringen und aus Mecklenburg, aus Sachsen und dem Anhalt auf der Schiene und nicht auf der Straße herangebracht werden konnten. Auf der Baustelle gab es dann riesige Kräne, auch Portalkräne. Sie fuhren auf ganz breiten Gleisen. Die Platten wurden hochgehoben, geschwenkt und herabgelassen, bis sie am richtigen Ort landeten. Natürlich gibt es das auch heute auf unseren Baustellen. Aber damals wurden ja nicht einzelne Häuser, sondern ganze Städte aus einem Guss hergestellt. Und da hatten die Architekten wenige Chancen, etwas zu bauen, was die einzelnen Häuser oder Gebiete unterschied. Das System war sehr sparsam ausgeklügelt. Da durfte keiner aus der Reihe tanzen. Das wichtigste Anliegen war, dass möglichst viele

Menschen mit möglichst geringem Aufwand endlich eine Wohnung bekamen.

Und wenn einmal die Fließbandproduktion - ähnlich wie beim Auto - lief, haben die Technologen immer neu überlegt, wie noch mehr herausgeholt werden konnte. Da gab es viele Möglichkeiten allein an den Häusern: sie wurden immer länger, denn da gab es weniger Außenwände; die Haustiefe wurde größer, da passten mehr Wohnungen an die jeweilige Straße; man legte das Erdgeschoss etwas tiefer und konnte so ein sechstes Geschoss bauen, ohne einen Fahrstuhl anbringen zu müssen; auf dem Treppenpodest gab es oft den Zugang zu drei Wohnung, wo vorher nur zwei Wohnungen waren. Schließlich wurde auch der Türöffner in der Wohnung eingespart: klingelte jemand unten, musste der Gastgeber aus der Wohnung auf den Treppenabsatz, denn erst dort war der Knopf für den Türöffner...

Andererseits wurden die Platten manchmal gleich mit den Tapeten geliefert! Im Bezirk Schwerin waren die Häuser sogar außen mit Glasvliestapeten beklebt. Warum? Dort verwendete man Gasbeton, der aber nicht frostsicher war. Gab es Schlagregen und anschließend Kälte, bröckelte die Fassade ab wie beim Sonnenbrand die Haut. Eine Tapete reichte schon, um das zu verhindern. Aber waren die Wohnungen innen schon tapeziert, haben die Bewohner meist zuerst die Tapeten überklebt, weil sie ihnen nicht gefallen haben. Und so wurde das knappe „öffentliche“ Geld auch noch verschwendet.

In den späten 1960er Jahren wurde die Wohnungsbauserie WBS 70 entwickelt. Sie bot eine große Anzahl von Varianten beim Zusammensetzen der vielen einzelnen Bauelemente. Da gab es theoretisch ganz unterschiedliche Wohnungsgrößen und Kombinationen für die einzelnen Häuser. Doch die praktische Wirklichkeit war eine andere: Die vielen Varianten wurden immer mehr ausgedünnt, so dass in den einzelnen Bezirken nur noch wenige Typen gebaut wurden. In Neubrandenburg konnten die Städtebauer schließlich nur noch zwischen zwei Haustypen wählen:

der eine Typ hatte vier Treppenhäuser, der andere drei Treppenhäuser!

Neben den typischen fünf- und sechsgeschossigen Häusern gab es noch Zehn- und Elf-Geschosser. Die brauchten einen Fahrstuhl, was das Bauen teurer und komplizierter machte. Auch weil Stahl zu anderen Zwecken in der Volkswirtschaft benötigt wurde, sollte auf Fahrstühle möglichst verzichtet werden. Bei einigen Haustypen gab es schließlich Fahrstühle die nur im Erdgeschoss, im 4. und 7. sowie im 10. Geschoss hielten. Wohnte jemand im 6. Geschoss, fuhr er mit dem Fahrstuhl in die 7. Etage, ging dann in einem an den Fenstern liegenden Gang (hier waren Abstellmöglichkeiten als Kellerersatz eingebaut) bis zum eigenen Treppenhaus und in diesem eine Etage wieder runter. In den Verteilergeschossen verbrauchte man daher viel Platz für die Verkehrswege. Und die zwischen den Treppenhäusern liegenden Wohnungen hatten nur eine Fensterseite! An der Marienkirche in Berlin stehen solche Wohnhäuser noch heute. Später hatten die 10-Geschosser auch Fahrstühle, die in jeder Etage hielten. Besonders beliebt waren die so genannten „Kachelöfen“, 10-Geschosser, wie sie an der Karl-Marx-Allee stehen. Sie hatten relativ große Wohnungen und Balkone. Doch wenn, wie in Marzahn, die Blöcke immer länger wurden, dann wirkten sie doch wie eine hohe Mauer, die alles absperrte.

Schließlich gab es auch echte Hochhäuser. Dazu gehören solche in der üblichen Plattenbauweise aber auch Typen, die ein ganz anderes Konstruktionsprinzip aufweisen: Aus Stützen und Riegeln wurde eine Art Fachwerk errichtet, das durch die Fahrstuhlschächte und die Decken stabilisiert wurde. Bei diesen Häusern hatten die Außenwände keine tragende Funktion. Sie bekamen niedrige Brüstungen und große Fenster mit einem langen Balkon davor. Diese Wohnungen, wie an der Leipziger Straße, sind auch heute noch beliebt, aber sie sind oft nur nach einer Seite hin orientiert, es gibt also keine Querlüftung. Und in so einem Doppel-Hochhaus wohnen auch heute noch bis zu 340 Familien, also etwa 900 Menschen!

Das waren also die Leiden, die die Architekten und Hochbauer ausstehen mussten. Man kann sich heute nicht vorstellen, wie eng es für alle Beteiligten wurde, den wachsenden Ansprüchen gerecht zu werden. Denn eines stand fest: mehr Geld als geplant gab es nicht!

Trotz aller zentralistischer Strenge gab es aber auch hoffnungsvolle Lichtblicke und Ausnahmen: Entlang der Ostseeküste durften die Platten mit Spaltklinkern versehen werden. Das erinnerte ja an die alte hanseatische Backsteintradition. In Karl-Marx-Stadt wurde eine Platte für das oberste Geschoss erfunden, die abgewinkelt war und an ein Dach erinnern sollte. In Cottbus wurde die oberste Platte etwas schräg verlegt und stand damit auch an der Fassade weit über. In manchen Bezirken hat man die Eingangssituation etwas aufgewertet. Im Bezirk Gera wurde eine kleine Nische über dem Hauseingang angedeutet, die mit einem Hauszeichen versehen werden konnte. Andernorts gab es ein Vordach und die Möglichkeit, die Fahrräder abzustellen. Oft wurden die Fahrräder aber unter den Erdgeschossbalkonen abgestellt und der Unterstand auch noch mit Brettern verschlagen. Besonders „schön" sah das bei den Häusern aus, wo Außentreppen zum Erdgeschoss führten. Der Raum darunter wurde von den Bewohnern mit Brettern verschlagen und zum Unterstand für Fahrräder und andere Dinge genutzt. Jede Abweichung vom Grundtyp kostete Mehraufwand, der an anderer Stelle eingespart werden musste.

Was ich jedoch bedauere ist, dass die gestalterischen Möglichkeiten, die Platten boten, oft nicht genutzt wurden. Die Fugen zwischen den Platten waren natürlich die „Schwachstellen" in der Konstruktion. Hier konnte Wasser eindringen, hier gab es Kältebrücken und hier wurde sichtbar, wenn die Platten nicht sorgfältig produziert worden waren. Für meine Kollegen aus dem Westen und eben auch für viele Bewohner sah eine Platte wie die andere aus... Aber wenn man genau hinschaute, hatte jeder Bezirk und jedes Wohnungsbaukombinat seine Spezialitäten. Wenn ich durch Berlin gehe, wo ja in den 1980er Jahren alle DDR-Bezirke eine Art „Fron-

dienst“ in der Hauptstadt leisten, innerhalb von 10 Jahren rund 20.000 Wohnungen bauen mussten, kann ich bei jedem Haus sagen, wo es „zu Hause“ war, woher es nach Berlin gekommen ist. Der Höhepunkt dieser bezirklichen Hilfeleistung war zur 750-Jahr-Feier Berlins im Jahre 1987.

Die Werktätigen der Bezirke der DDR mussten, wie früher bei den römischen Kaisern, auf diese Weise Tribut zahlen. Berlin wurde immer bevorzugt. Doch der Hinweis auf die Kaiser deutet an, dass das keine Besonderheit der DDR, sondern in der Geschichte öfter vorkam. Und dafür gibt es ja auch gute Gründe: Eine Hauptstadt übernimmt Funktionen für das gesamte Land. Als die Hauptstadtentscheidung in der Bundesrepublik Deutschland zugunsten Berlins und damit gegen Bonn gefallen war, kamen auf Berlin viele neue Aufgaben zu, die die Stadt zugunsten des Landes erfüllen muss. Dazu gehören natürlich auch die vielen Sicherheitsdienste an Regierungsgebäuden, Botschaften ja sogar an Denkmalen. Dazu gehört aber auch, dass das Gartenamt Berlin-Mitte viele Anlagen pflegen muss, die weniger von Berlinern als von deren Gästen genutzt werden. Dass daher einige der Aufgaben vom ganzen Land „bezahlt“ werden müssen, scheint logisch.

Doch wie sah das in der DDR, also außerhalb Berlins aus? Die Versorgungslage, die Belieferung der Geschäfte mit Lebensmitteln und technischen Geräten war in Berlin viel besser. Jede Dienstreise nach Berlin war für die Sachsen oder Mecklenburger auch eine Einkaufsreise. Die Autos waren auf der Heimfahrt gut beladen, die verbleibende Bodenfreiheit von Wartburg und Trabant sehr gering. Und beim Wohnungsbau bekam Berlin immer ein größeres Budget als die anderen Städte. Statt rund 66.000 Mark wurden in Berlin im Schnitt 90.000 Mark zur Verfügung gestellt, in der Innenstadt waren es 125.000 Mark. Damit haben die Berliner natürlich den Neid der anderen DDR-Bürger geweckt.

Die Wohnungen und die Wohnhäuser, vom Zeilenbau über die Hochhäuser bis zur Wohnschlange, waren das Ergebnis eines Bauprozesses, der einen hohen techni-

schen und logistischen Vorlauf benötigte, von dem aber am Ende eben nur die Häuser übrigblieben. Dazu gehörten die Plattenwerke, in denen die Vorfertigung so weit vorangetrieben wurde, dass auf der Baustelle möglichst wenig Handarbeit erforderlich war. Zum technologischen Prozess gehörten aber auch die besonderen Transportfahrzeuge, die breite Straßen und Wendeplätze erforderten. Dazu gehörten die Kräne, die auf breiten Schienen liefen, die wiederum waagerecht verlaufen mussten, was bedeutete, dass das Baugelände großflächig planiert werden musste. Ein Haus mit einer Haustiefe von 12 m brauchte beidseitig wenigstens noch einmal einen 15 m breiten Streifen, auf dem der Kran lief und wo die Platten abgesetzt werden konnten. Und da diese Erschließung sehr aufwendig war, lohnte sie sich nur, wenn auch viele Wohnungen an diesem Standort errichtet werden konnten. Also: je größer das Wohngebiet, umso rentabler war der Wohnungsbau. Und je kleiner die verfügbare Fläche, umso teurer wurde die einzelne Wohnung. Alles das führte dazu, dass die Wohngebiete immer größer wurden und, da man dafür keinen Platz innerhalb der erschlossenen Stadtflächen hatte, die Wohngebiete außerhalb der Stadtgebiete entstanden, was man im Westen „Schlafstädte" nannte. So kamen notgedrungen die großen Städte in den „Genuss" großer Wohngebiete, die kleinen gingen leer aus.

Schließlich wollten dann auch die Wohnungsbaukombinate bei den Planungskosten der Wohngebiete sparen. So wie die Entwicklung vom Ziegel über Block, Platte, Wohnung und Treppenaufgang schließlich zum typisierten Wohngebäude führte, wurden auch die Wohngebiete „typisiert": um eine Kinderkombination (Kinderkrippe und Kindergarten in einem Haus) wurden so viele Wohnungen gebaut, wie für die Nutzung der Kita erforderlich waren. Drei solcher Wohnzellen rechtfertigten den Bau einer Schule. Und ab einer gewissen Einwohnerzahl wurden eine Kaufhalle, eine Komplexannahmestelle und eine Gaststätte benötigt. In den Großsiedlungen der DDR kann man solche Beispiele heute noch sehen: die Grundrisse der Wohngebietseinheiten wurden wie bei einem Stempelspiel aneinandergereiht:

„Punkt, Punkt, Komma, Strich: fertig ist das Mondgesicht".

Die Architekten und Planer waren darüber nicht glücklich und versuchten, jeder Siedlung ihr eigenes Gesicht zu geben. Doch das war unter diesen Umständen sehr schwer. Die hier angesprochenen gestalterischen und finanziellen Beschränkungen machten sich natürlich auch in dem anderen, in meinem Planungsmaßstab, dem Städtebau bemerkbar.

Der Wohnungsbau wurde zwischen 1973 und 1989 zum einzigen Instrument, mit dem die Städte überhaupt entwickelt werden konnten. Vereinfacht gesagt: Über den Bau eines Wohngebietes hinausreichender Städtebau war nur noch ein „notwendiges Übel", eine Art Alibiprodukt des Wohnungsbaus. Die Ursache dafür war der große Wohnungsmangel. So lange dieser nicht überwunden war, blieben alle anderen Zielsetzungen der DDR unglaubwürdig. Man muss wissen, dass erst 1960 der nominelle Wohnungsverlust des Krieges in der DDR ausgeglichen war. Dass das solange dauerte, lag auch daran, dass im Laufe der Zeit die Familien kleiner wurden und für die gleiche Anzahl von Menschen mehr Wohnungen vorhanden sein mussten. Aber dieser „Erfolg" war zweifelhaft, weil für die staatlichen Wohnungsämter eine Familie schon als „versorgt" galt, wenn sie ein eigenes Zimmer hatte. Mein Hausarzt gestand mir kürzlich, dass er seine ersten Lebensjahre mit seinen Eltern in einer Einzimmerwohnung (Zimmer und Küche) auf dem Kaßberg in Karl-Marx-Stadt gelebt hat. Als er zwei war, wurde er zum Schlafen in die Küche geschoben! Dass viele Familien sich in dieser Zeit Küche, Bad und Toilette mit anderen, „fremden" Menschen teilen mussten, kann man sich heute kaum noch vorstellen. Und ein Bad in der Wohnung war schon eine gute Ausstattung. Für viele Bewohner der Altbaugebiete befand sich die Toilette auf der halben Treppe. Warmes Wasser aus der Wand oder eine Zentralheizung waren selten, wurde aber in den Neubauten zum Standard. Vor dem Hintergrund, dass die Wohnverhältnisse so schlecht waren, verblassten die sozialen Errungenschaften der DDR: die sehr kostengünstigen Plätze in Kinderkrippen und Kindergärten, der relativ gut funktio-

nierende und billige Nahverkehr, die Grundversorgung mit Lebensmitteln oder auch die Tatsache, dass alle eine Beschäftigung, eine Anstellung hatten.

Insofern war es auch eine völlig verfehlte Politik, die nach 1961 erreichten Verbesserungen der Lebenslage durch die „Verschwendung" beim Aufbau sozialistischer Stadtzentren aufs Spiel zu setzen. Außerdem gab es genug andere Fehlentwicklungen in der Planwirtschaft, die Honecker dazu zwangen, das Ruder herumzureißen, einen neuen Kurs einzuschlagen. Und diesem neuen Kurs fielen natürlich alle Ziele zum Opfer, die im Städtebau über den Wohnungsbau hinausgingen. Wir mussten diese Ziele nun immer mit der Frage verbinden: lassen sie sich möglicherweise mit den sehr engen Rahmenbedingungen des „Komplexen Wohnungsbau" trotzdem erreichen, können wir auch so lebenswerte Städte bauen. Denn, und das war auch den Genossen klar, die mit der Kirche nichts am Hut hatten: „Der Mensch lebt nicht vom Brot allein" - das hieß für uns - „Die Stadt lebt nicht vom Wohnen allein". Da braucht es mehr. Wir Stadtforscher mussten deshalb auch unsere bisherigen Strategien, die langfristige Planung der „Städte als Ganzes" an den Nagel hängen. Die Gedanken daran, der gesamtstädtische Bezug, wurden uns sogar verboten.

3. 2. Die Mitwirkung des ISA am Wohnungsbauprogramm der DDR

Unser Institut für Städtebau und Architektur wurde von 1972/73 an voll und ganz in diese „Hauptaufgabe" eingebunden. Dazu waren verschiedene Arbeitsebenen und Themenfelder zu bearbeiten:

Welcher Wohnungsbedarf besteht überhaupt?
Wo und für wen sollen die Wohnungen errichtet werden?
Wie viele Wohnungen? Für welche Familiengrößen?
Welche Maßstäbe sind an die Errichtung von Wohngebieten zu stellen?
Wie sollen die Wohngebiete in die Stadtentwicklung eingebunden werden?
Welche Auswirkungen hat der Wohnungsbau auf die Flächenentwicklung, auf den Verkehr, auf die Infrastruktur?
Wie kann das Ganze organisiert werden?
Was wird das Ganze kosten? Wie kann man Kosten sparen?
Wie können die unterschiedlichen Bedingungen in den einzelnen Städten berücksichtigt werden?

Fragen über Fragen, und jede halbwegs beantwortete löste wieder neue Fragen aus...

Ich habe in diesem Zusammenhang an folgenden Problemkreisen in der Reihenfolge meiner sehr praxisorientierten Forschungsarbeit mitgewirkt

1. Erarbeitung der Komplexrichtlinie für den Wohnungsbau
2. Mitwirkung bei „Feuerwehreinsätzen" in der Startphase des Wohnungsbauprogramms und bei der Entwurfsplanung des Bezirks Berlin-Marzahn
3. Wettbewerbe für große Wohngebiete
4. Auswertung der potenziellen Wohnungsbaustandorte in 135 Städten der DDR und
5. Begutachtung der Wohnungsbaustandorte mit mehr als 500 Wohnungen in der gesamten DDR

Darüber hinaus waren weitere Tätigkeitsfelder eng mit diesen Aufgaben verflochten, ja sie begründeten meinen Einsatz für das Wohnungsbauprogramm. Dazu gehörten die trotz allem weiter betriebene Generalbebauungsplanung, heute würde man sagen gesamtstädtische Flächennutzungsplanung, die Generalverkehrsplanung (dieser Begriff ist auch in der Bundesrepublik üblich) sowie Strategien zum Übergang von der extensiven zur intensiven Stadtentwicklung. Auch diese Tätigkeiten zeichneten sich durch ein enges Wechselspiel zwischen Forschung und planerischer Praxis aus.

3.2.1. Erarbeitung der Komplexrichtlinie für den Wohnungsbau

Das Institut für Städtebau und Architektur wurde von Partei und Regierung beauftragt, eine Richtlinie zu erarbeiten, die allen Betroffenen und allen Beteiligten eine Richtschnur für den Wohnungsbau insgesamt, für ihr Handeln vor Ort geben sollte. Das klingt zunächst wie heiße Luft. Geht das überhaupt? Können die Leute nicht selbst die Sache erledigen? Da sind doch die Interessen der Menschen und in den Regionen der DDR viel zu unterschiedlich!

Wir haben diese „Komplexrichtlinie“ als Richtschnur und nicht als „Gesetz“ entwickelt. Das hätte einer wissenschaftlichen Einrichtung auch nicht zugestanden. Als „Politikberatung“, wie unsere damalige Tätigkeit heute bezeichnet würde, waren wir bemüht, eine fachlich begründete und vor dem Hintergrund unserer sozialen Verantwortung vertretbare Handlungsempfehlung abzuliefern. Natürlich in der Hoffnung, dass sie bei den Bürgern und den Politikern Anklang findet. Das ist auch heute noch so, egal, welche Partei gerade die Regierung stellt.

Dr. Werner Rietdorf, in Dresden studierter Architekt, den ich schon als Mitarbeiter in der Abteilung Theorie und Geschichte von Prof. Hans Schmidt kennengelernt hatte, hat die Arbeitsgruppe geleitet. Er wurde später zum Professor an der Bau-

akademie ernannt und hat sich diesen Titel zu Recht verdient. Werner Rietdorf war ein sehr zielstrebiger, verlässlicher und vielleicht auch ein etwas „trockener" Kollege. Mit seiner stringenten Leitungsführung hatte er keinen leichten Stand. Ich selbst war ihm dienstrechtlich nicht unterstellt und habe mit ihm sehr gut zusammengearbeitet. Er stammte aus Luckenwalde, wo er auch im Ruhestand bis etwa 2010 in verschiedenen Bürgerinitiativen und als Koordinator eines Runden Tisches zur Stadtgestaltung seinen Mann stand. Im Institut leitete er die Betriebsgruppe der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft. Da konnte er auch seinen Leidenschaften nachgehen: Reisen und Fotografieren. Wie er es geschafft hat, die dabei angesammelten Bilderschätze in seiner Zwei-Zimmer-Wohnung am Leninplatz unterzubringen, ist mir heute noch ein Rätsel. Ja, er wohnte in der „Leninorgel", dem gestaffelten Hochhaus am heutigen Platz der Vereinten Nationen. Er gehörte auch zum Kollektiv, das 1968 den Wettbewerb zum Leninplatz gewonnen hatte.

Für die Erstellung der „Komplexrichtlinie Wohnungsbau" wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, in der alle Fachsparten vertreten waren, die etwas mit dem „Komplexen" Wohnungsbau zu tun haben könnten. Der Begriff „Komplex" hatte damals wenig mit einem psychischen Tatbestand zu tun. Es sollte deutlich werden, dass das jeweilige Thema ganzheitlich, von allen Seiten betrachtet und angegangen werden sollte. Das ist ein sehr guter Grundsatz, denn das Wohnen ist ja mehr als nur das Leben in vier Wänden. Die Komplexrichtlinie stellte sich allen Fragen, von der Ermittlung des Wohnungsbedarfs bis hin zum Betrieb, zur wirtschaftlichen und sozialen Seite des gesamten „Lebens" eines Wohngebietes, also auch zu Fragen des Recyclings! Sie wurde zu einer Art „Handlungsanleitung zum Bau und Betrieb des Wohnungsbaus".

Neben den verschiedenen Abteilungen unseres Hauses wurden zu Erstellung der Komplexrichtlinie viele Spezialisten aus anderen Bereichen der Volkswirtschaft und der Forschung einbezogen. Das ging bei den Demografen los, spannte alle tech-

nischen und planerischen Disziplinen ein und wurde natürlich auch von den staatlichen Stellen begleitet und überwacht. Ein Kapitel der Komplexrichtlinie mit umfangreichen Tabellen widmete sich der Besonnung der Wohnungen und nahm damit die Ziele der „Charta von Athen“ auf. Schließlich mussten auch die Grundlagen für die Finanzierung erarbeitet werden. Alles musste ja bezahlbar sein. Und da waren sehr enge Rahmen gesetzt. Dafür wurden schließlich Kennziffern erarbeitet und abgefragt, angefangen von der Einwohnerdichte und der Wohnungsdichte, den jeweiligen durchschnittlichen Wohnungsgrößen, der Ausstattung mit Kita- und Schulplätzen, der Stellplatzversorgung, der Straßenlänge u.v.a.

Die verkehrsplanerische Seite der Richtlinie wurde von Dr. Günter Schultz bearbeitet. Er war ein Ingenieur "alter Schule", hatte in Dresden bei Prof. Potthoff, einer Legende unter den Verkehrsingenieuren, studiert und dann auch über den „Ruhenden Verkehr“ promoviert. Sein Beitrag zur Komplexrichtlinie bezog sich vor allem auf die innere Verkehrserschließung und den ruhenden Verkehr, das Parken.

Ich war froh, dass ich mich auf Fragen der städtebaulichen Einordnung der Wohngebiete konzentrieren konnte, das aber weniger bei der Erarbeitung der Komplexrichtlinie, sondern vor allem bei der weiteren Gestaltung des gesamten Prozesses des Wohnungsbauprogramms: von der konsultativen Prozessbegleitung bis hin zur Begutachtung und Auswertung der von den Städten eingereichten Bebauungskonzeptionen.

Die Komplexrichtlinie enthielt auch die Algorithmen zur Auswertung der Planungen und zur Realisierung des Wohnungsbauprogramms. Und dazu mussten Kriterien und Kennwerte erarbeitet werden, also eine Art Messlatte, an der man den Erfolg der Arbeit messen konnte.

3.2.2 Beispielplanungen in der Startphase des Wohnungsbauprogramms und Großforschungsvorhaben Greifswald

Das Wohnungsbauprogramm musste "aus dem Stand" in Fahrt gebracht werden. In jedem Jahr sollten rund 100.000 Wohnungen errichtet werden, dazu auch die soziale und technische Infrastruktur. Man erwartete aber schnelle Ergebnisse, damit den Bürgern der DDR der Übergang von der Verschwendung Ulbrichts zum sozialen Engagement Honeckers deutlich wurde. Während an zentraler Stelle noch an den gesamtstaatlichen Strategien gefeilt wurde, wurden aus unserem Institut einzelne Arbeitsgruppen als leichte und flexible Truppen in die Städte geschickt, um dort Unterstützung zu geben. Unser Chef stellte die Gruppen zusammen. Ich wurde Jörg Streitparth zugeordnet. Der dritte Mann war Ulrich Hugk, den ich schon vom Studium in Weimar kannte.

Apolda

Zuerst waren wir miteinander in Apolda, wo ein Wohngebiet auf dem Hang geplant war und wo wir Anregungen zur städtebaulichen Aufwertung geben konnten. Der Bezirk Erfurt hat hinsichtlich städtebaulicher Expertise von der HAB Weimar profitieren können. Die Professoren schickten oft Studenten in die Städte. Und diese bekamen interessante Anregungen. Das bezirkliche Leitbüro war in Weimar angesiedelt. Mit Jörg Streitparth und Ulrich Hugk nutzten wir die freie Zeit zur Erkundung der schönen Umgebung Weimars.

Den Beweis, dass das Wohnungsbauprogramm wirklich notwendig war, lieferten auch die Wohnverhältnisse von Ulrich Hugk. Er hatte seine Weimarer Studentenbude an der Leibnizallee, die steil bergab über die wunderschöne Ilmbrücke zum Schloss führte. Der Studentenbude fehlte allerdings das Klo! Bei dem entsprechenden Bedürfnis machte sich Uli Hugk auf den Weg in das teuerste Weimarer

Hotel „Elefant"! Dort gab es eine Toilette...

Dessau

Auch im zweiten Feuerwehreinsatz wurden wir von Uli Hugk geführt. Der Einsatz galt der Stadt Dessau, wo Uli Hugk zur Schule gegangen war. Dort sollten wir ein Wohngebiet, das in Nachbarschaft zum Markt lag, voranbringen. Wir zogen in eine Wohnung im gründerzeitlichen Norden ein und machten uns an die Arbeit. Die Aufgabe war eigentlich sehr reizvoll: ein leergeräumtes Feld mitten in der Stadt sollte rund 500 Wohnungen aufnehmen. Wir gaben uns große Mühe, die fünfgeschossigen Wohnscheiben zu einem Ensemble zu verbinden, das etwas von den sehr anspruchsvollen Strukturen der 1950er Jahre aufnahm. Dessau war als Rüstungsort das Opfer vieler Luftangriffe geworden. Die Stadt war ohnehin nur wenig heimelig, hatte doch der Fürst von Anhalt viel Freude an sehr langen, geraden, aufs Schloss zuführenden Straßen. Das war ja ganz schön, doch es fehlte dem Fürsten an Leuten, die in adäquaten Häusern hätten leben können. Und die Bombenschäden ließen die Stadtstruktur noch löchriger erscheinen. Anfang der 1950er Jahre wurden am dreieckigen Markt und in der Nähe des Bahnhofs geschlossene Quartiere mit vier Geschossen und Walmdach gebaut. Große Bögen führten in die Innenhöfe, die von den Bewohnern gepflegt wurden. Ich kann mich noch daran erinnern, dass wir auf unsrer Radtour 1956 entsetzt über so unmoderne Häuser waren! Aber inzwischen sieht man vieles anders. Auch ich habe dazugelernt...

Für unser Baugebiet wollten wir an diese Tradition einer weitgehenden geschlossenen Bebauung anknüpfen. Wir hatten einen recht großen Wohnhof konzipiert, in dessen Mitte ein schöner Spielplatz geplant war. Doch wir hatten die Rechnung ohne den Wirt, d.h. die Bauwirtschaft des Dessauer Baukombinats gemacht! Da die Häuser nur nach einer Seite Ausgänge, also keine Durchgänge hatten, mussten die Kinder um das halbe Karree laufen, ehe sie an ihren Spielplatz, die Spielburg

kamen. Die Spielburg wurde von den Jugendlichen und den Biertrinkern als Treff genutzt und war mit Bierflaschensplittern übersät. In den 1990er Jahren wurde aus den Häusern sogar einmal auf die dort spielenden Kinder geschossen...

Die Freizeit während unseres Dessauer Einsatzes haben wir genutzt, um uns von Ulrich Hugk die Umgebung Dessaus zeigen zu lassen. Inzwischen ist das dortige „Gartenreich Dessau-Wörlitz“ ja zum Weltkulturerbe erhoben worden! Damals konnte man das nicht ahnen. Der Fürst von Anhalt hat sein kleines Fürstentum wie einen Garten betrachtet und die kleinen Herrschersitze wiederum in kleine Parks gelegt. Dieses Gartenreich hat mit seinen Schlössern, Parks, Sichtachsen und mit seiner Infrastruktur das ganze Fürstentum Anhalt wie ein Netz überspannt. Das Dessau des 20. Jahrhunderts ist der Umsiedlung des Bauhauses aus dem spießbürgerlichen Weimar in die moderne Industriestadt an der Mulde zu verdanken. Die Firma Junkers war sehr progressiv und hat auch der Moderne Raum und Aufträge verschafft. Wie der Fürst über das Fürstentum, hat das Bauhaus über die Stadt seine Duftmarken verteilt: vom Bauhaus selbst über die Meisterhäuser, das Kornhaus an der Elbe, das ehemalige Arbeitsamt bis hin zur Arbeitersiedlung Törten. Durch die Überlagerung der unterschiedlichen prägenden Elemente: Gartenreich, Bauhausarchitektur, chemische Großindustrie und Kohlebergbau, ist hier mitten in Deutschland eine interessante Kulturlandschaft entstanden, deren Erhalt die Mühen lohnt!

Großforschungsvorhaben Greifswald

In die Rubrik der Einsätze zur planerischen Gestaltung des Wohnungsbauprogramms in den 1970er Jahren möchte ich auch das "Großforschungsvorhaben Greifswald" einordnen. In der Nähe von Greifswald, in der Stadt Lubmin am Greifswalder Bodden, sollte ein Kernkraftwerk entstehen. Das KKW Nord wäre das erste Großkraftwerk für Atomstrom gewesen. Das Kraftwerk Rheinsberg war nur eine

kleine Anlage, dessen Rückbau inzwischen abgeschlossen ist. Nach dem KKW in Lubmin sollte in den1990er Jahren noch ein weiteres bei Stendal gebaut werden. Das Elbwasser sollte dort zur Kühlung verwendet werden, während in Lubmin der Bodden mit seinem salzhaltigen Meerwasser dafür genutzt werden sollte. Für Lubmin hatte Prof. Erhardt Gißke die Bauleitung übernommen. Er hatte die Sicherheit erhöhen und auch die technologischen Prozesse beschleunigen wollen, indem er den Reaktorblock, der sonst aus Beton war, in Stahl vorfertigen ließ. Die so erstellte „Schalung" wurde mit Schwerbeton gefüllt. Da die „Schalung" aus Stahl und von Maschinenbauern gefertigt wurde, war - gegenüber den üblichen Bautechnologien - eine hohe Maßhaltigkeit garantiert.

Zur Ansiedlung der erforderlichen Arbeitskräfte für den Bau und Betrieb des Kraftwerkes, man rechnete mit 12.000 Beschäftigten, sollten in Greifswald Wohnungen gebaut werden. Man erhoffte sich dadurch auch eine Aufwertung der alten Universitätsstadt und eine gute Ausnutzung der dort verfügbaren Infrastruktur. Gleichzeitig ging es auch darum, die Stadt durch Neubauten zu modernisieren. Dies hat dann gegen Ende der DDR-Zeit sehr schlimme Folgen gehabt.

Das Forschungsprojekt sollte die Stadtentwicklung neu konzipieren und vor allem die Standorte für den Wohnungsbau und die Haupttrassen der Infrastruktur klären. Ich wurde also wieder zurückgeworfen in meine Studienzeit und in meine Diplomarbeit. Prof. Johannes Schattel übernahm die Leitung der Gruppe, in der ich für die gesamtstädtischen Fragen, für Flächennutzung und für den Stadtverkehr, zuständig war. Wir bemühten uns darum, das durch das Kraftwerk entstehende stadträumliche Ungleichgewicht zu mildern. Die baulich-räumliche Stadtentwicklungen der Nachkriegszeit und der Standort Lubmin ließen das Stadtzentrum immer mehr an den Rand abgleiten. Für die Direktbeziehung zwischen Wohnen und Arbeit war die Ansiedlung im Osten der Stadt die einfachste Lösung, hätte aber das städtische Ungleichgewicht weiter verstärkt. (Ähnliches traf ja auch auf Rostock mit der dortigen Nordweststadt zu.) Wir versuchten also, das Wohnen auch im Südwesten

zu ermöglichen und die Fernverkehrsstraße mit der Bahntrasse zu bündeln. Die Rostocker und Greifswalder Kollegen bestanden jedoch auf einer Entwicklung der Stadt in östliche Richtung, wobei sie auch Platz für eine überregionale Straßentrasse ließen.

Kompliziert gestaltete sich auch die Bewertung der historischen Stadt. Obwohl die Stadt von dem Wehrmachtsoberst Petershagen am Kriegsende kampflos den sowjetischen Truppen übergeben worden war, konnte die Bausubstanz nicht erhalten werden. Greifswald stand auf der Prioritätenliste bei der Zuweisung von Baubilanzen weit hinten. Die Abwanderung von Bürgern nach Westdeutschland vor 1961, die mangelnde Versorgung mit Baumaterialien und „Baukapazitäten" in der Folgezeit und die Tatsache, dass Greifswald bis zum Beschluss über das KKW Nord nicht zu den „Schwerpunktstädten" gehörte, hatte - ähnlich wie in Wismar - zwiespältige Folgen: Zum einen gab es nicht den überdimensionalen Wohnungsneubau in Platte, zum anderen blieb, trotz aller Verluste, eine Menge historischer Substanz, vor allem das hanseatische Straßenraster, erhalten. Der damalige Oberbürgermeister gestand mir, dass ihm 200 Dachdecker lieber gewesen wären als 1000 Neubauwohnungen!

Chef für meine Projektgruppe war Prof. Hans Gericke. Leiter des Gesamtprojektes war Prof. Schattel. Er sollte ja auch noch all die anderen Grundlagen ausloten und Strategien für die Stadt- und Regionalentwicklung erarbeiten. Leider hat es bei diesem ganzen Vorhaben an einer klaren Linie gefehlt. Die unterschiedlichen Herangehensweisen – Hannes Schattel mit eher volkswirtschaftlichen Ansätzen der Planwirtschaft, Martin Beutel mit stärker nachhaltigen, teilweise aber auch etwas zu sensiblen Ansätzen - machten sich oft gegenseitig das Leben schwer. Ich fühlte mich zwischen Baum und Borke: Verlässlichkeit von Schattel - Ideenreichtum bei Beutel. Allerdings hatte ich aber auch eine günstige Position als ortskundiger Ratgeber, denn ich hatte meine Verbindung in den Norden der DDR nie aufgegeben und konnte mit den Kollegen aus Greifswald und Rostock relativ offen umgehen.

Außerdem war ich bei den in den vorherigen Jahren laufenden Projekten zur Altstadt und zum Verkehr Greifswalds durch die Kollegen aus dem Bezirk Rostock regelmäßig eingebunden worden.

Ergebnis unserer Bemühungen war eine Art Stadtentwicklungsplan der Hanse- und Universitätsstadt Greifswald, der aber letztlich an dem Beharrungsvermögen der Wohnungsbaukombinate scheiterte. Wo und wenn erst einmal die Kranbahn in Betrieb genommen war, wurde die Fließbandproduktion nicht mehr angehalten. Die infrastrukturellen Vorleistungen – von der Trockenlegung der Flächen über den Bau der Kläranlagen und Sammler, der Umspannwerke und der Wärmeversorgungsanlagen bis hin zu den Umgehungsstraßen – hatten eine starke Bindungskraft. Die von uns vorgesehene Bündelung von Straße und Schiene ist nicht erfolgt. Trotz einer fast parallel geführten neuen Autobahn erhielt Greifswald Ende des 20. Jahrhunderts eine westliche Ortsumgehung. Die innerstädtischen Verkehrsprobleme sind geblieben, ebenso die Asymmetrie der Wegebeziehungen. Das Zentrum liegt weiter am Rand. Der Bau des Kernkraftwerks wurde kurz nach der Wiedervereinigung abgebrochen.

3.2.3. Städtebauliche Wettbewerbe für Großwohnsiedlungen

Waren die Einsätze in Apolda, Dessau und Greifswald unmittelbare „Hilfeleistung", so ergaben sich im Zusammenhang mit dem Wohnungsbauprogramm auch andere Entwurfsarbeiten und städtebaulichen Wettbewerbe, mit denen unser Institut die „Hauptaufgabe" auch in qualitativer Weise begleiten sollte und wollte. Das Wettbewerbswesen der DDR war jedoch etwas vorsintflutlich. Echte Wettbewerbe gab es ja eigentlich im Sozialismus nicht, denn die Partei wusste ohnehin, was uns zum Besten dient. So waren Wettbewerbe letztlich nur bescheidene Ansätze, zu Ideen zu kommen, die dann dem „real existierendem Sozialismus" zum Opfer fielen. Letztlich entschieden das verfügbare Erzeugnisangebot der Baukombinate,

der Kostendruck und der Auftrag, die Wohnungsfrage möglichst schnell zu lösen, über die Gestaltung der Wohngebiete.

Für Karl-Marx-Stadt und Leipzig habe ich mit mehreren Kollektiven der Bauakademie an Wettbewerben teilgenommen. Einer aus der höheren Ebene der Mitarbeiterschaft bekam den „Hut" auf und suchte sich die Leute zusammen, mit denen er arbeiten wollte. Jörg Streitparth war das für die Wohngebiete „Fritz Heckert" in Karl-Marx-Stadt und „Grünau" in Leipzig, an denen ich mitgewirkt habe. Er brauchte mich für die städtebauliche Einbindung der Standorte und für die Verkehrserschließung, diskutierte mit mir aber auch die stadtgestalterischen Fragen. Als äußerst verlässlicher Kollege erwies sich stets der Architekt Dr. Rolf Linke. Für die grafische Aufbereitung für Vogelschauen und Perspektiven war meist Gerd Wessel zuständig. Als Landschaftsplaner wirkte Erhard Stefke mit. Später habe ich dann unter Leitung von Prof. Achim Felz noch am Wettbewerb Leipzig-Paunsdorf teilgenommen.

Karl-Marx-Stadt – Wohngebiet „Fritz Heckert"

Damit wir für unsere Entwurfsarbeit die nötige Ruhe hatten, andererseits aber auch die anderen Kollegen im Großraumbüro nicht störten, hatten wir uns ein Ausweichquartier gesucht. In der Langen Straße, am Ostbahnhof, bezogen wir eine leerstehende Wohnung, die wir herrichteten, mit Tischen und Regalen bestückten und auch selber pflegen mussten. In der Nähe stand noch eine provisorische Gaststätte, die von den Weltfestspielen 1973 stammte. Da bekamen wir auch unser Mittagessen. Ansonsten wurde im „Atelier" gefrühstückt und auch der Kaffee zubereitet.

Die Veranstaltungsorte der „Weltfestspiele 1973" waren über ganz Ostberlin verteilt. Die Berliner Stadtbezirke mussten Platz für Hallen, Gaststätten und Spielstät-

ten bereitstellen. Die Bezirke aus der DDR hatten dafür zu sorgen, dass in diesen Einrichtungen auch etwas zum Essen und zum Trinken angeboten wurde. Das funktionierte während der Festspiele schon sehr gut. Und da man sich daran gewöhnt hatte, blieben einige dieser Gaststätten, so provisorisch sie auch wirkten, noch lange erhalten: Die „Harzer Köhlerhütten" im Volkspark Friedrichshain oder das „Mecklenburger Dorf" in Köpenick sind mir noch in bester Erinnerung.

In Karl-Marx-Stadt, das heute wieder Chemnitz heißt, entwarfen wir das Wohngebiet „Fritz Heckert" als eine große Arena, als eine sich zur Stadt und zum Tal des Chemnitz-Flusses hin öffnende Wohnsiedlung. Wir nutzten die Hanglage und versuchten, die Autobahntrasse (deren Entwurf stammte noch aus dem Dritten Reich) aus dem Gebiet heraus zu verschieben. Die Wohnhäuser platzierten wir parallel zum Hang, die jeweiligen Stadtteilzentren (wir sollten über 80.000 Menschen unterbringen) lagen quer dazu und sollten als Gelenke in den Wohngebieten auch gestalterische Aufmerksamkeit wecken. So wollten wir die Blicke der Besucher jeweils in die Landschaft und auf die Stadt richten. Die Wohnhäuser bildeten dabei recht lange Schlangen. Wahrscheinlich hätte das letztlich auch etwas eintönig ausgesehen, wenn Eingang an Eingang auf mehr als 200m Länge zu sehen waren. Außerdem hatte die Häuser ja eine Vorder- und eine Rückseite. Die Eingangsseite hatte meist die Küchen und die Bäder, die andere Seite dafür die Wohnräume, manchmal mit Balkon oder Loggia. Im Grundriss und als „Schwarzplan" gab das natürlich ein recht interessantes Bild. Nun gut. Wo das Gelände flach war - da war in den 1930er Jahren ein Flugplatz vorgesehen - haben wir Häuserquartiere vorgesehen.

Zur Bearbeitung des Wettbewerbsbeitrags wurde uns von der Institutsleitung Dr. Siegfried Kress als Experte an die Seite gestellt. Er war ein Spezialist für Wohnungsbau und konnte die entsprechenden Wohngebiete wie einen Pullover aus lauter Maschen stricken. Jeden Tag kam er quasi mit einem neuen Strickmuster, was uns natürlich auf den Geist ging. Aber jedes Mal hatte er nicht nur ein paar

Wohnungen mehr untergebracht, sondern auch gleichzeitig die Besonnungsverhältnisse verbessert. Die Beachtung einer ausreichenden Besonnung war eine Errungenschaft der Charta von Athen, von Grundsätzen des Städtebaus, die aufgestellt wurden, damit nicht wieder, wie z.B. vor dem Ersten Weltkrieg in Berlin, Wohnquartiere entstanden, in denen die Leute kein oder zu wenig Tageslicht hatten. Man kann sich vorstellen, dass das mit Zeilenbauten relativ einfach war. Wenn aber ein Haus um die Ecke gebaut wurde, konnte es passieren, dass einige Zimmer im Schatten des eigenen Hauses standen und die Besonnung nicht ausreichte. Im Laufe der Zeit wurden die dafür geltenden Richtwerte etwas verändert. Schließlich reichte es aus, wenn ein Wohnzimmer am 21. Februar eines jeden Jahres zwei Stunden Sonne abbekam! Das klingt natürlich etwas absurd, man wollte zwar einen Tag im Winter, nicht aber den kürzesten, also den 21. Dezember, wählen. Und Dr. Kress hatte für die Komplexrichtlinie eine Tabelle mit Lageplan erstellt, wo man alles ablesen und eben auch korrigieren konnte. Ja, so kann eine Richtlinie zu einem echten Korsett werden, in dem man sich nicht mehr bewegen kann. Wir waren immer froh, wenn Dr. Kress diese Strickmuster in seinem Zimmer entwarf, uns aber in Ruhe ließ.

Irgendwann war der Abgabetermin für unseren Wettbewerbsbeitrag. Vorher wollte unser Direktor, Prof. Ule Lammert, den Entwurf wenigstens einmal sehen. Er schaute etwas skeptisch, aber das waren wir gewohnt. Dann gab es ein paar Fragen und schließlich gab er Anregungen (Bedenken seltener). Das Ganze mündet in der Frage, ob nicht doch am Ende einer besonders langen Häuserzeile eine Abwinkelung nach einer anderen Seite sinnvoll wäre. Na, da haben wir das Zeilenende gedreht und nannten dann diese Stelle nach Lammerts Vornamen „Uleneck“!

Die Jury tagte in Karl-Marx-Stadt. Wir bekamen den 3. Preis und vom Institut eine Prämie. Zum Schluss durften wir die Ausstellung der Wettbewerbsbeiträge in Karl-Marx-Stadt auch besuchen. Wir Träger des dritten Preises trafen hier auch Prof. Henselmann, der einer ausländischen Delegation die Entwürfe zeigte und mit weit

ausholenden Gesten und lauter Stimme die Aufmerksamkeit aller Besucher auf sich zog. Als er unsere Arbeit (und uns dazu) sah, rief er laut: „Wer hat denn denen ins Gehirn geschissen...und das auch noch im Namen der Bauakademie!“ Ja, so war Henselmann, wenn er Publikum hatte! Wir waren es von ihm nicht anders gewohnt!

Auf der Rückfahrt machten wir in Meißen Station und besuchten dort meinen Vater Georg. Er war schon verwitwet, lebte aber noch in der Afranischen Pfarre: Meißen, Freiheit 7. Es gab ein großes "Hallo!", als wir kamen. Und er hat uns - wie auch wir ihn - zu einer langen Diskussion auf unserem Balkon herausgefordert. Er hat das, wie auch meine Kollegen, sehr genossen, fühlte sich angeregt und auch bewundert. Und er hatte es auch verdient!

Was aus dem Fritz-Heckert-Gebiet geworden ist? Die Entwurfsarbeit wurde in die Hände des dortigen Wohnungsbaukombinates „Wilhelm Pieck“ gelegt. Die Kollegen versuchten mit den Möglichkeiten ihres Wohnungsangebots die Hänge und den Flughafen zu bebauen. Die vorgegebene Baugebietsfläche reichte nicht, um der Wohnungsnot Herr zu werden. Also wuchs das Baugebiet nach Süden über die Autobahn und das Dorf Helbersdorf hinaus.

Mein Schwager Hanno Schmidt wurde dort der erste Pfarrer im damals größten Neubauwohngebiet der DDR. Zuerst nutzte er eine kleine Friedhofskapelle als Kirche. Dann bekam die Gemeinde im Rahmen der DDR-weiten Aktion „Neue Kirchen für neue Städte“ eine Baugenehmigung und das Westgeld zum Bau des Dietrich-Bonhoeffer-Zentrums in der Dorflage Helbersdorf. Also: Innerhalb des Wohngebietes durfte die Kirche nicht gebaut werden! Hanno Schmidt gelang es, mit Prof. Brockhage und Michael Morgner zwei profilierte Künstler für die Gestaltung der Kirche und Räume zu gewinnen.

Leipzig - Wohngebiet Leipzig-Grünau

Das Wohngebiet Leipzig-Grünau war unser zweites Projekt, das in unserem „Atelier“ am Berliner Ostbahnhof entstand. Dieses Wohngebiet sollte im Westen der Messestadt platziert werden. Die Flächenentwicklung Leipzigs - und später auch die geplante Osterweiterung - hatte ihren Grund darin, dass Leipzig auf einem mächtigen Braunkohlenflöz liegt. Von Süden, also von Borna aus, wie auch von Norden (Bitterfeld) rückten schon lange die Braunkohlenbagger auf die Stadt zu. Wenn es nach den Energiekombinaten gegangen wäre, hätten die am liebsten ganz Leipzig abgebaggert. Doch glücklicherweise hatte man sich darauf verständigt, Leipzig, bildlich gesprochen, nur umzuformen: Aus einer konzentrischen Stadtform, einer kreisrunden Scheibe, sollte eine Art Diskus im Querschnitt werden: lange Ost-West-Ausdehnung mit etwas verbreitertem Kern als Zentrum. Mit dem Baugebiet Leipzig-Paunsdorf im Osten, das wir anschließend auch planten, wurde das sogar umgesetzt. Mit dem Ende der DDR und mit dem Energieträgerwechsel - weg von der Braunkohle – haben sich die Entwicklungsbedingungen Leipzigs inzwischen grundlegend verändert.

Als wir mit der Planung des Neubaugebiets Leipzig-Grünau begannen, ging es uns vor allem darum, auf möglichst schmalem Areal die Stadt von der Mitte nach Westen bandförmig auszubauen. Das wurde auch unterstützt durch eine S-Bahn-Trasse, die vom Bahnhof aus nach Kulkwitz geführt wurde. In Plagwitz bog die S-Bahn in einen herzförmigen Ring ein, der zum Hauptbahnhof bzw. in Richtung Markkleeberg führte. Die Bahn war fertig, bevor die Häuser standen. Wir hatten sie in einen Einschnitt gelegt und sparten so viel Geld, das bei einem Tunnel nötig gewesen wäre. Und diese Bahn bildete das Rückgrat des Wohngebietes, das sich dann wie die Rippen und das Becken an diese Achse anschloss. Die Kreuzung mit der Schönauer Allee sollte zum Zentrum werden. Da steht heute das Allee-Center mit dem Jugendtheater. Am nächsten Haltepunkt war von uns ein kleineres Zentrum vorgesehen. Dort, wo die Bahn am Kulkwitzer See endete, waren ein drittes

Zentrum, Erholungsbauten und der Badestrand geplant. Die Bewohner hatten kurze Wege zu den Zentren und zur Bahn. Auf der Rückseite der Wohngebiete, also zum Rand hin, hatten wir die Schulen geplant, die auch ihre Sportplätze bekamen. Da auf den Sportplätzen ja keine Bäume stehen können, hatten wir sie leicht angehoben und wollten die Autos darunter abstellen. So gab es eine schöne Trennung von S-Bahn und Fußgängerverkehr von innen nach außen und Straßenverkehr von außen nach innen. Und damit das alles einleuchtete, haben wir das auch in eine sehr einprägsame Form gegossen. Bei den Zentren nahm die Höhe der Wohngebäude zu, zum Rand hin eben ab. Gerd Wessel hat eine Vogelschau und Perspektiven gezeichnet, die man sich auch als abstraktes Bild ins Zimmer hängen kann! Wir haben auch versucht, das Plangebiet auf die Fläche zwischen der Lützner Straße und der Rätzelstraße bzw. der Straße nach Lausen zu konzentrieren. Insgesamt waren 80.000 Einwohner anzusiedeln.

Wir bekamen erneut einen dritten Preis. Es durften nur weniger als zehn Arbeiten eingereicht werden. Wie zu erwarten war, ging der Planungsauftrag an das Leipziger Wohnungsbaukombinat. Nur der Bereich zwischen Schönauer und Brünner Straße ist etwa so gebaut worden, wie wir das geplant hatten. Leider wurde auch in Leipzig-Grünau hier über das ursprünglich vorgegebene Bauareal hinaus geplant und gebaut. Die Baufelder dehnten sich vor allem nach Norden aus, wodurch die von uns favorisierte zentrale S-Bahnerschließung fast in Randlage kam. Von Nachteil war, dass die Zugfolge der S-Bahn nur gering war, weil die Gleisanlagen und der Hauptbahnhof die dortigen Kapazitätsgrenzen überschritten.

Was wurde danach aus Leipzig-Grünau?

Kurz bevor die DDR am Ende war, wurden in Grünau die letzten Häuser fertiggestellt. Die standen am Feldrand und hatten wieder den freien Blick, aber auch die jüngsten und kaum verwurzelten Bewohner. Die Privatisierung sorgte dafür, dass die Randlagen saniert wurden und die zentralen Teile des Wohngebiets ver-

fielen. Jetzt bemühen sich alle um einen geordneten Rückbau und eine strategische Erneuerung. Doch es fällt schwer, Menschen dort zwischen den Plattenbauten neu anzusiedeln, gibt es doch in der Stadt viele freie Flächen, wo man kleinteilig bauen kann.

Ein persönlicher Blick auf die späteren Entwicklungen: Das Wohngebiet Leipzig-Grünau ist seit 1990 ein Schwerpunkt der Stadterneuerung und des Förderprogramms „Soziale Stadt". Unsere Tochter Almuth Krause hat mit ihrem Büro einen Entwurf für den Schlosspark Schönau erstellt, der auch unter ihrer Leitung umgesetzt wurde. Ihr Mann, Tom Hobusch, hat im Grünau-Center das „Theatrium", einen ehemaligen Gesellschaftsbau in Plattenbauweise, zu einem Jugendtheater umgebaut. Ungefähr 100 Besucher haben im Jugendtheater Platz. Im Internet steht dazu: „Die Zusammenarbeit mit dem Architekten Tom Hobusch verlief fantastisch. Er hat mit großem Aufwand und viel Liebe unsere Vorstellungen berücksichtigt. Wenn die wichtigsten Arbeiten überstanden sind, werden wir diesen Traum genießen."

Leipzig - Wohngebiet Paunsdorf

In den 1980er Jahren wurde auch das im Osten vorgesehene Wohngebiet Leipzig-Paunsdorf zur Planung freigegeben. Es sollte das Gegengewicht zur Leipziger Westerweiterung in Grünau bilden und so das Stadtzentrum wieder in die Mitte rücken. Da in der Innenstadt und in den Gründerzeitgebieten immer mehr Wohnungen verfielen, war ein Bedarf für den Neubau von knapp 30.000 Wohnungen entstanden. Das ISA sollte sich wieder am Wettbewerb beteiligen. Da Jörg Streitparth und Gerd Wessel anderweitig beschäftigt waren, übernahm Prof. Achim Felz die Verantwortung für unser kleines Kollektiv. An mir lag es wieder, die gesamtstädtische Einbindung, Stadttechnik und Verkehr sowie eine gewisse Koordination der Gruppe gut zu managen. Das ließen die Kollegen mich gern machen, weil ich

mit den unterschiedlichen Beteiligten relativ gut zurechtkam. Außerdem konnten alle sich auf meine Termintreue verlassen.

Paunsdorf hatte keine S-Bahnanbindung und war deshalb auf die Straßenbahn angewiesen. Paradoxerweise hatten aber die Leipziger Verkehrsbetriebe vorgegeben, dass die bestehende Straßenbahn „zurückgebaut" werden und ihren Betrieb aufgeben sollte. Die Erschließung erfolgte also „rückwärts durch die Brust ins Auge". Das hatte dann auch zur Folge, dass das geplante Zentrum zeitlich hinausgeschoben werden musste...bis schließlich ganz darauf verzichtet und nur noch Wohnungen gebaut wurden. Wir versuchten, das planerisch anders anzulegen. Das Zentrum sollte mit einem Großteil der Wohnungen an der alten Straßenbahnendhaltestelle entstehen. Die Straßenbahn sollte unserer Ansicht nach zur Torgauer Straße weitergeführt werden, wo sich auch viele Arbeitsstätten befanden. Günstige Ansatzpunkte für gewisse landschaftsgestalterische Lösungen boten ein kleines Wäldchen und eine Bauschuttdeponie an der Autobahn. Wir gewannen zwar den 1. Preis, wurden aber nicht mehr in die Bebauungsplanung einbezogen. Die weitere Bearbeitung erfolgte - wie nicht anders zu erwarten - durch das Leipziger Wohnungsbaukombinat.

Zur jüngeren Vergangenheit des Wohngebietes Leipzig-Paunsdorf

Das Wohngebiet tauchte mehrfach in meinem Arbeitsleben auf: Zu DDR-Zeiten und in Teilen noch bis 1992 wurde die Planung in Plattenbauweise fortgesetzt, danach mit der traditionellen Methode: „ein Stein, ein Kalk, ein Bier" ausgebremst. Gleichzeitig wurden erste Bauflächen für Einfamilienhäuser ausgewiesen und erste Plattenbauten abgerissen...Eine städtebauliche Konzeption war nicht zu erkennen. Die Stadt wollte nun retten, was zu retten war, und schrieb einen neuen Wettbewerb aus: Landschaftsplanung zur Sicherung des Bestandes und als Grundlage für die Arrondierung der alten und neueren Bauten. Winfried Häfner, ein badischer Landschaftsarchitekt, wandte sich an mich, ob ich ihn unterstützen könne. Ich sagte schnell zu.

Was tun mit einem „angeknabberten" Baugebiet in einer von den Investoren überformten Umgebung? Das Gewerbe hatte sich breitgemacht. Das Paunsdorf-Center entwickelte sich zu einem der größten Kauf-Parks Sachsens, das Straßennetz war fertiggestellt. Unser Ansatz sah vor, den Bestand an Wohnungen und Gemeinbedarfseinrichtungen dadurch zu sichern, dass wir dem ganzen Stadtteil, dessen Aufbau abrupt unterbrochen war und sehr unterschiedliche Planungsstände aufwies, einen ordentlichen landschaftlichen Rahmen „verpassten". Außerdem wollten wir die negativen Einflüsse der aktuellen Bauentwicklung dämpfen, z. B. die Verlärmung der Wohnungen entlang des neuen Autobahnzubringers. Wir wollten aber auch Voraussetzungen schaffen, dass bei der weiteren Bebauung die einzelnen Baufelder miteinander und mit der Umgebung gut verbunden werden und darüber hinaus ihre unverwechselbare Funktion bekommen. Daraus ergab sich dann eine Art „Wiederentdeckung" des historischen innerstädtischen Leipziger Promenadenrings für und um das bereits fertige Plattengebiet. Es sollte ein Spazierweg entstehen, von dem aus man in das Wohngebiet hinein-, aber auch in die Landschaft hinausgucken kann. Wir boten dabei verschiedene Themen an, mit denen wir an historische oder landschaftliche Besonderheiten erinnerten. Dazu gehörten Kleingärten im Gedenken an den Leipziger Arzt Dr. Schreber, der im 19. Jahrhundert die Schrebergärten zur „Erbauung der arbeitenden Menschen" erfunden hatte. Dazu gehörte das „Schau-Fenster" mit Blick in das ehemalige Kasernengelände der sowjetischen Armee, das wir als Fläche für Wildtiere vorsahen. Dazu gehörte das „Wäldchen", ein kleines Waldstück, und schließlich eine Art Sportpark, in dem wir im Übergang zum Paunsdorf-Center Sportflächen und Freizeitanlagen konzentrieren wollten. Auch die Lärmschutzwälle entlang des Autobahnzubringers wurden in das Konzept einbezogen. Stahlspundwände sollten den Lärm an der Straße halten. Auf der dem Wohngebiet zugewandten Seite sollte der so entstandene Hang einen optischen Rahmen bilden. Das Büro Häfner erhielt dafür später den "Renault-Award", einen internationalen Preis der Autoindustrie!

Wir gewannen den ersten Preis des damaligen städtebaulichen Wettbewerbs. In der Begründung der Jury hieß es:

„Dem Projekt liegt eine klare konzeptionelle Basis zugrunde, die das Anliegen Grüner Bogen und Grüne Finger sehr gekonnt umsetzt.

Die räumliche Vorstellung ist klar und ablesbar, eine Realisierung über einen längeren Zeitraum ist möglich.

Der detaillierte Gestaltungsbereich lässt eine professionelle zurückhaltende Handschrift erkennen, die Vertrauen erweckt."

Diese Bewertung unserer Arbeit empfanden wir als eine in der Tat hervorragende Würdigung! Winfried Häfners Büro begleitet noch heute die Planungen in Leipzig. Und ich kann sagen: Zweimal einen ersten Preis für das gleiche Gebiet zu erhalten: ein erstes Mal in der DDR und ein zweites Mal in der Bundesrepublik Deutschland, irgendwie macht mich das stolz!

3.2.4. Mitwirkung bei der Umsetzung des Wohnungsbauprogramms in Berlin - Hauptstadt der DDR

Zur Sonderstellung der Hauptstadt innerhalb der DDR

Die Betonung der Rolle Berlins als „Hauptstadt der DDR" spielte für die DDR-Führung eine besonders wichtige Rolle. Der Begriff „Ostberlin" war absolut unzulässig und die einfache Bezeichnung „Berlin" reichte den Oberen nicht aus. M.E. war das auch dem Minderwertigkeitskomplex der Staatsführung zuzuschreiben. Die Bevölkerung verstand sich vorwiegend als „deutsch". Ihre Identität war weniger mit dem System der DDR verbunden. Sie verglich ihr Leben mit und maß es an dem, was sie vom Leben in der Bundesrepublik wusste. Und das war bestimmt und

geprägt von dem, was sie aus dem Radio und - der größere Teil der Bevölkerung - aus dem (West-)Fernsehen mitbekam. Gegen diese Sichtweise kämpfte die DDR Zeit ihres ganzen Daseins vergeblich an. Mit Berlin hatte sie jedoch wenigstens ein Pfand, um das sie von den Westdeutschen beneidet wurde. Und so richtete sie alle Anstrengungen darauf, ihre Hauptstadt zum „Erfolgserlebnis" werden zu lassen. Dieser herausgehobene Status der Stadt spielte letztlich auch im Städte- und Wohnungsbau eine wichtige Rolle und löste in der übrigen DDR, die auch von vielen Ostberlinern noch lange als „Zone" bezeichnet wurde, Neid und Verbitterung aus.

Die Hauptstadt wurde Magnet für die DDR-Bevölkerung. Alle wollten teilhaben an der besseren Versorgungslage. Die Dienstreisen nach Berlin waren beliebt. Die so genannten „Halunkenschleudern", Schnellzüge, die von den Bezirksstädten morgens ohne Halt in die „Hauptstadt der DDR" fuhren, waren schon auf der Hinfahrt voll, noch voller aber in der abendlichen Gegenrichtung: Jeder brachte etwas mit, was es „daheeme" (also in Sachsen) nicht gab. Die Autos waren ebenso beladen: Obst, Bier, Gemüse, Wurst... alles, was die Werktätigen der Republik auf den Tisch legten, war - wenn überhaupt - in Berlin zu haben. Offenbar standen in den anderen Städten nur sehr kleine Tische!

Natürlich wollten auch viele nach Berlin ziehen. Es waren die jungen Leute, die Arbeit suchten. Die bekamen sie nur, wenn sie hier auch eine Wohnung hatten. Für eine Wohnungszuweisung brauchte man aber erst einmal einen bestätigten Arbeitsplatz… Und dann musste man auch noch (oder schon?) verheiratet sein…

Die Berliner selbst sahen das alles eher mit zwei weinenden Augen, denn ihrer Meinung nach wurden die „Sachsen" bevorzugt. Die Sachsen - und dazu zählten die Berliner alle die südlich Berlins wohnten - waren, nach Meinung der eingeborenen Berliner, alle in der Partei und bei der Stasi! Heute erleben wir z.B. in Prenzlauer Berg eine ähnliche Stimmung gegenüber den „Schwaben". Da der Berliner

auch als denkfaul gilt, waren für ihn damals alle anderen Sachsen, heute Schwaben! Ehrlich: Berlin hat - wie alle Großstädte der Welt - immer vom Zuzug gelebt!

Berlin brauchte viele neue Wohnungen: zum einen, um den Zuzug zu ermöglichen, zum anderen, um die überbelegten Wohnungen und die innerstädtischen Wohngebiete aufzulockern. In den 60er Jahren war der Wohnungsbau vor allem auf Gebiete konzentriert, die bereits erschlossen waren. Dazu gehörte das Heinrich-Heine-Viertel, das Hans-Loch-Viertel (hier wohnten die „Wolgadeutschen", die Funktionäre, die morgens von einem Fahrer im „Wolga" abgeholt wurden) und die Wohngebiete in Treptow und Köpenick. Mit dem Standort Marzahn wurde eine neue Tür aufgestoßen: unerschlossene Felder und Rieselfelder, „janz weit draußen" (j.w.d.), ja teilweise sogar außerhalb des im Viermächtestatus vorgegebenen Territorium Berlins.

Um diese Wohnungen zu erschließen, mussten neue Wasserwerke und Kläranlagen sowie neue Umspannwerke gebaut werden. Und mit dieser Entscheidung wurde ein Prozess ausgelöst, der weit über das Vorhaben „Marzahn" hinausreichte. In einer Projekt-Beratung mit dem damaligen Oberbürgermeister, er hieß Horst Kümmel und passte so - mindestens sprichwörtlich - zum Stadtarchitekten Korn, gab ich das zu bedenken: „Marzahn mal drei, eher wird der Nordostraum nicht zur Ruhe kommen". Ich hatte Recht: Hellersdorf und Hohenschönhausen folgten auf Marzahn! Natürlich mussten auch bestehende Trassen verlängert und große Flächen mit neuen Versorgungsnetzen versehen werden. Dass das gelungen ist, war schon eine große Leistung.

Berlin-Marzahn – das größte Neubaugebiet in Deutschland

Im Frühjahr 1973 wurde ich von unserem Institutsdirektor, Prof. Ule Lammert, gemeinsam mit einigen Kollegen in das Berliner Bezirksbauamt, in das "Büro für Städ-

tebau Berlin" geschickt, um die dortigen Kolleginnen und Kollegen beim Entwurf für das Neubaugebiet Marzahn zu unterstützen. Uns wurde mit auf den Weg gegeben, uns nicht zu sehr zu engagieren, da wir ja auch im Institut gebraucht würden.

Prof. Rietdorf war der Leiter der aus dem ISA beauftragten Mitarbeiter. Er hatte aber genug andere Arbeiten, so dass wir meist ohne ihn auskommen mussten. Mein wichtigster Partner aus dem ISA in der kleinen Arbeitsgruppe verschiedener Büros (Bezirksbauamt und Baukombinaten) war Dr.-Ing. Hans Petzold aus unserer Außenstelle in Dresden. Er war Spezialist für Städtebauhygiene. Dieses Thema wurde schon in den frühen 1970er Jahren im ISA bearbeitet. Die in Dresden angesiedelte Abteilung beschäftigte sich - wie oben dargestellt - mit den Wechselbeziehungen von Stadt und Umwelt! Luftreinhaltung, Lärmschutz, Mikroklima, Flächenversiegelung...das alles wurde wissenschaftlich untersucht. Es wurden Modelle für Versuche entwickelt und Daten erhoben. Und es wurden Empfehlungen gegeben und in die Richtlinien der DDR eingearbeitet.

Auch für das Berliner Stadtzentrum wurden von den Dresdner Kollegen Versuche im Windkanal gemacht: Welche Auswirkungen hat eine enge Straßenrandbebauung auf das Mikroklima, auf Staub- und Lärmbelästigung, auf das Wohlbefinden der Fußgänger und den Schutz vor Windböen. Zum Wiederaufbau der Friedrichstraße wurde ein Modell gebaut und die Freiräume mit feinem Sand bestreut und in den Windkanal gestellt. Wo der Sand vom Wind weggeblasen wurde, würde es also zugig zugehen, wo der Sand liegen blieb oder sich ansammelte, angenehmer sein. Dass Berlin zu heimelig würde, das hat keiner erwartet. Hans Petzold konnte seine stadthygienischen Kenntnisse in Marzahn leider kaum ins Spiel bringen...

Ein anderer Dresdner Kollege, Günter Reiß, hatte sich vorrangig mit Gebäudeformen beschäftigt. Er verließ zwar etwas später die DDR und war dennoch - in Diensten eines westdeutschen Konzerns - erfolgreich in der DDR tätig: er wurde der Ar-

chitekt für das SEZ, das Sport und Erholungszentrum in Berlin-Friedrichshain. Diese Einrichtung erfreute sich größter Beliebtheit. Seit langem ist es verkauft, außer Betrieb gesetzt und verfällt. Ein Opfer der Einheit? Nein, des realen Kapitalismus (würde Hans Modrow gesagt haben).

Ich selbst wurde in Fragen der Verkehrs- und der stadttechnischen Erschließung sowie des Städtebaus allgemein gebraucht. Auch aus anderen Büros waren Kollegen in die Arbeitsgruppe berufen worden, so aus dem Wohnungsbaukombinat und aus dem Stadtgartenamt.

Das war für mich eine bewegte Zeit: Früh ging's erst einmal ins ISA und danach ins Stadtbauamt in der Behrenstraße. Dort residiert jetzt eine Bank, im Erdgeschoss ein Restaurant. Damals haben wir im Keller in der Betriebsgaststätte gegessen. Das Haus umschloss einen überdachten Innenhof, den Lichthof. Hier standen die Stadtmodelle, die von der Abteilung Modellbau erstellt worden waren. Unsere Arbeitsgruppe arbeitete im obersten Geschoss, wo helle Ateliers entstanden waren.

Von Seiten der Stadt war Peter Schweizer als Hauptarchitekt für uns zuständig. Über ihm gab es noch den Stadtarchitekten Roland Korn. Mit beiden Kollegen hatte ich ein gutes Verhältnis. Sie setzten sich für eine gewisse Baukultur ein, reagierten offen und vorbehaltlos auf unsere Vorschläge und versuchten gemeinsam, diese auch bei ihren Vorgesetzten, und das war vor allem die Bezirksleitung der SED, anzubringen. Da die Parteigruppen immer erst am Montagabend tagen konnten (die Politbürositzung musste ja erst einmal entschieden haben, was abends zu denken war), begann der Dienstag stets mit einem Lagebericht. Und meist war die Lage nicht besonders günstig, fielen unsere Anregungen in den Papierkorb... Mir tat Roland Korn immer wieder leid, wenn er uns - gebeugt von den Segnungen des „realen Sozialismus" - von die Parteisitzungen berichten musste.

Als Vertreter des ISA sollte ich in der Projektgruppe vor allem an der Verkehrsplanung und der gesamtstädtischen Einbindung des Stadtbezirks mitwirken:

Nach Marzahn führten vom Biesdorfer Kreuz aus Strecken der Deutschen Reichsbahn: der Berliner Außenring (BAR) und die Wriezener Bahn. Der BAR ging - als Voraussetzung für den Mauerbau und die Umgehung Westberlins - im Jahre 1961 in Betrieb. Die Wriezener Bahn war eine „Zuckerrübenbahn" und ohne strategische Bedeutung. Meine planerischen Bemühungen gingen dahin, die Bahn als Rückgrat und zentrale Achse der Erschließung auszubauen, damit die meisten Marzahner ohne Zubringer zur S-Bahn und in die Stadt fahren konnten. Das ist mir nicht gelungen. Die S-Bahn blieb in Seitenlage zum Wohngebiet. Nördlich des Bremsenwerkes und des Friedhofs wurden nicht Wohnungen, sondern Gewerbeflächen erschlossen. Die Randlage wurde noch verschärft, da die Wohnscheiben - auch wegen des Lärmschutzes - nur mit über 100m Abstand von den auf dem Damm geführten Gleisen entstehen konnten. Die Fahrgäste müssen also vom Bahnsteig aus durch einen fast 80m langen Tunnel gehen, ehe sie ans Tageslicht und auf die wohnungsnahe Seite der Hauptstraße kommen. Vor den Wohnungen wurden dann auch noch die Parkplätze angelegt. Eine „städtische" Eingangssituation ins Wohngebiet war dadurch kaum zu erreichen. Nur am Bahnhof Springpfuhl und in Marzahn-Mitte könnte man von einem „Empfang" sprechen.

In einem Gegenentwurf schlug ich damals vor, den Erdstoffaushub von der Baustelle „Palast der Republik" entlang der S-Bahntrasse zu einem Lärmschutzwall aufzuschütten und so die Entfernung zu den Wohnhäusern zu verringern, die Situation etwas einzugrenzen. Daraus wurde nichts. Die Logistik dafür war nicht gegeben und das enge Miteinander unterschiedlicher Vorhabenträger war auch damals kaum zu meistern. Jeder macht seins, wenn's gut ging, nebeneinander, keinesfalls aber miteinander. Immerhin wurden sechs neue S-Bahnhöfe errichtet!

Als nächstes Nahverkehrsmittel wurde die Straßenbahn ausgebaut. Hier ging es um eine systematische Erweiterung des bestehenden Netzes, wobei gleichzeitig auch auf eine Stabilisierung der bestehenden Netze geachtet werden musste. Lange Straßenbahnstrecken ohne Vernetzung mit anderen Linien sind sehr störan-

fällig. Dass die damalige Leninallee für die Straßenbahn genutzt werden musste, war klar. Die Trasse wurde straßenbahngerecht ausgebaut. Sie kreuzt mehrere innerstädtische Ringverbindungen und ermöglicht dort auch eine tangentiale Linienführung. In diesem Zusammenhang wurde eine ehemalige Nebenstrecke erweitert und mit den anderen Strecken vernetzt. Diese Verlängerung erschließt also zusätzlich das Industriegebiet Herzbergstraße und die Krankenhäuser im Osten Berlins. Wichtig ist auch die Verbindung von Köpenick nach Marzahn. Zwischen Marzahn und Hellersdorf, das später auch noch erschlossen werden musste, entstand ein großer Betriebshof, sehr vernünftig, weil nicht erst am Ende einer Bahnstrecke.

Während die S-Bahn das Wohngebiet im Westen tangiert oder auch auf ganzer Länge begleitet, bildet die Straßenbahn das innere Rückgrat. An der Landsberger Allee und am Springpfuhl kommt sie aus der Stadt und schwenkt dann nach Nordosten ab. Bei der Verknüpfung von S-Bahn und Straßenbahn hatte ich die Ideen, sie nutzerfreundlicher zu gestalten, als das ursprünglich vorgesehen war. Am Bahnhof Springpfuhl war zunächst kein Zugang von der Straßenbahn zur S-Bahn und umgekehrt geplant. Ich empfahl deshalb einen zusätzlichen Abgang von der Südspitze des S-Bahnsteigs auf die Allee der Kosmonauten zur Straßenbahnhaltestelle, der dann auch ausgeführt wurde. Am Bahnhof Marzahn Mitte war ursprünglich ein Autobahnkreuz mit vier kreisförmigen „Ohren" vorgesehen. Durch die von mir vorgeschlagene Parallelrampenlösung wurde der erforderliche Platzbedarf erheblich reduziert. Auf der Rampe konnte dann auch die Straßenbahn an den Bahnhof und in das Haupt- und Einkaufszentrum geführt werden. Selbstverständlich bekam die Straßenbahn ihr eigenes Gleisbett und Radien, die eine sehr hohe Fahrgeschwindigkeit erlaubten. Das wiederum führte zu höchsten Anforderungen an die Verkehrssicherheit und bekam der Gestaltung des Stadtraumes nicht besonders gut. Kreuzungen und Abzweige wurden zu räumlichen „Monstern" und sind auch heute noch Gefahrenpunkte. Leider gelang es uns auch nicht, die Flächen entlang der Straßenbahn als grünen Freiraum nutzbar zu machen. Die

Straßenbahn bildet wegen der Ausbauparameter und der hohen Geschwindigkeit eine erhebliche Zäsur. Gleisbett, Absperrungen, angehobene Haltestellen und der große Flächenverbrauch engten die Gestaltung des Freiraums also erheblich ein.

Auch die innere Erschließung der einzelnen Wohnbereiche wird durch die Straßenbahnführung deutlich erschwert und auch unübersichtlich. Zwar entsprach das im Großen und Ganzen den damaligen internationalen Standards, aber da die Gebiete viel größer und die Bewohnerzahl viel höher als in den englischen Randstädten war, konnte es so nicht funktionieren. Zudem wuchs die Zahl der Autos und der Parkplätze. Gemildert wurde der Eindruck des „Lebens auf dem Parkplatz" in der Vegetationszeit durch eine starke Begrünung. Trotz aller Vorbehalte wurde am Ende meine Ahnung bestätigt: In 20 Jahren werden wir mit der Schrotsäge durch Marzahn gehen müssen, um den Baumwuchs einzudämmen!

Bei der äußeren Straßenerschließung gab es nur drei Anbindepunkte zur Stadt Berlin: Die heutige Landsberger Allee, die Allee der Kosmonauten und der Blumberger Damm. Auf der Märkischen Allee, die auch noch die B158 aufnehmen konnte, und dem verlängerten Blumberger Damm wurden die Nord-Süd-Verkehre ermöglicht. Eine einzige zusätzliche Querung der Bahn stellte die Verbindung zu dem inzwischen relativ gut genutzten Gewerbegebiet nördlich des Parkfriedhofs her. Die Ost-West-Achsen wurden auch gleichzeitig als Grünvernetzungen und für die Hochspannungsleitungen genutzt. Das sind heute stark frequentierte Hundeauslaufplätze und Abenteuerplätze für die Jugendlichen.

Der Städtebau der DDR diente vor allem der Unterbringung von Bewohnern, dem Wohnungsbau. Die Kosten der Bauten für die soziale Infrastruktur wurden auf der Grundlage von Wiederverwendungsprojekten niedrig gehalten. Es gab dann eben in den jeweiligen Bezirken nur einen Typ von „Kinderkombinationen" (der Bezeichnung für Kinderkrippe und Kindergarten), einen Typ der Polytechnischen Oberschule (POS), einen Turnhallentyp und einen Kaufhallentyp, der dann in wel-

chem Wohngebiet auch immer wieder-verwendet wurde. In Marzahn musste aber etwas mehr geschehen, konnte man ja dort nicht auf Einrichtungen zurückgreifen, die aus anderen, nichtsozialistischen Zeiten überkommen waren, wie in der „gewachsenen“ Stadt. Es ging also darum, mit wenigen Baukörpern und - so würden sie heute heißen - Gemeinbedarfseinrichtungen unterschiedlicher Art städtische Zentren zu schaffen, die auch in einem gewissen Kontrast zu der offenen Wohnbebauung stehen sollten. Da es aber nur wenig - im wahrsten Sinne des Wortes - zu „verteilen“ gab, musste die Standortwahl für die Versorgungszentren besonders sorgfältig getroffen werden.

Das Hauptzentrum hatten wir am Bahnhof Marzahn-Mitte geplant. Der Auftakt sollte möglichst nahe am Bahnhof sein. Von da aus wurden die verfügbaren Einrichtungen an einer Fußgängerzone bis zur nächsten Straßenbahnhaltestelle aufgereiht. Das waren fast 1000m. Aber auch für eine Stadt mit fast 100.000 Einwohnern, wie sie in Marzahn gelebt haben, ging unserer Planwirtschaft die Puste aus. Immerhin wurde für diesen Abschnitt später, unsere Projektgruppe war schon aufgelöst, ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben. Ich kann mich an die beiden Extreme der Konzepte erinnern: Der Kollege Achim Wolf vom Ingenieurhochbau Berlin (IHB) hat die geforderten Einrichtungen in einer langen Reihe untergebracht. Alle Gebäude hatten die gleiche Dachkonstruktion, eine Spannbeton-Faltenkonstruktion, wie man sie heute noch bei Schulturnhallen und Kaufhallen sieht. Das genaue Gegenteil dazu schlug ein anderer Entwurf vor: Eine fachwerkartige Kleinstadtarchitektur mit Ecken und Winkeln, unterschiedlicher Geschossanzahl, Türmchen und Einzel- wie Zeilenbauten. Die informierte Fachschaft hat darüber intensiv diskutiert. Der "Altmeister" der Stadtsoziologie in der DDR, Prof. Fred Staufenbiel, meinte: Genau das ist es, was sich die Leute wünschen! (Zwischen den Zeilen hieß das: Die Bewohner haben genug vom langweiligen und grauen Sozialismus!). Fred war geschickt genug, das nicht offen auszusprechen, sondern die Zuhörer selbst denken zu lassen! Am Ende der Marzahner Promenade wurde die

Bebauung durch ein vielseitig nutzbares Kulturhaus aufgewertet. Ein Unterzentrum entstand am nördlichen Ende des Straßenbahngrünzuges.

Der daran anschießende schöne Wohnungsbau (Kolonnaden) wurde nach 2010 jedoch abgerissen. Ich durfte vorm geplanten späteren Abriss noch die Situation skizzieren, woraus dann sogar eine Art Ausstellung im Sinne von "Abschied und Neuerweckung von Marzahn" entstanden ist...

Als erstes Stadtteilzentrum Marzahns wurde allerdings der Helene-Weigel-Platz fertiggestellt. Dafür hatten wir schon im ersten Entwurf die Modellklötzchen gerückt. Diese Struktur wurde auch umgesetzt. Das Zentrum am Springpfuhl bildet den Brückenkopf zwischen S- und Straßenbahn und dem Wohngebiet, das sich um den Springpfuhl, einen kleinen Teich, gruppiert. Hier schaut es ganz manierlich aus. Die Leute wohnen im Grünen, können den Füchsen zuschauen und sind doch in 5 Minuten im Teilzentrum bzw. auf dem Bahnhof.

Die Modellklötzchen fürs Zentrum waren (wie beim Kochrezept "man nehme!"):

drei Punkthäuser mit jeweils 512 Wohnungen,
eine Poliklinik mit Arztpraxen und Apotheke,
ein Kino (ausgesprochene Ausnahme),
ein Rathaus (auch das wohl ein Sonderfall in der DDR),
eine Kaufhalle,
einen „Kulturwürfel“ mit Bibliothek und Speisenversorgung
sowie angrenzend
eine Schule mit Turnhalle und
eine Schwimmhalle.

Ja, das waren die „Zutaten“, aus denen wir ein „5-Gänge-Menu“ zaubern sollten! (In den meisten Städten wurde auch diese Auswahl noch eingeschränkt!)

Ich habe die weitere Gestaltung nicht mehr verfolgt. Prof. Wolf-Rüdiger Eisentraut hat das Rathaus entworfen. (Es war und blieb das einzige Rathaus, welches in der DDR neu errichtet wurde!) Die Platten des Rathauses wurden mit Spaltklinkern geschmückt. Innen gibt es ein verhältnismäßig offenes Treppenhaus mit grünem Lichthof. Allein die dort stehenden Holzbänke lohnen noch heute einen Besuch.

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes mit diesen wenigen vorgegebenen Elementen und Baukörpern ist äußerst schwierig. Jedes dieser Gebäude ist aus sich heraus entwickelt und autark. Es genügt allein den Prinzipien, die man für die Funktion unbedingt braucht. Die Gebäude bieten nicht die geringste Möglichkeit, auf eine konkrete städtebauliche Situation einzugehen. Die Poliklinik als geschlossener Würfel war möglicherweise glänzend organisiert für die inneren Prozesse. Auch ohne Wegweiser wäre der Patient geräuschlos von der Wiege bis zur Bahre gelangt.... Aber: an jeder Seite des Gebäudes musste ein Zugang, eine Vorfahrt sein. Also musste auch das Grundstück riesig und von allen Seiten erreichbar sein. Wir hatten es also mit „autistischen" Einzelbauwerken zu tun. Klar, dass bei solchen abweisenden „Festungsbauten" der öffentlich Raum zum Erschließungsraum degradiert wurde.

In Hellersdorf hat man dann versucht, die Stadtteilzentren auch aus einer ganzheitlichen Sicht zu gestalten. Dabei ergaben sich zwei Typen:

Typ 1: die Funktionsgebäude wurden zu einem großen Würfel verbunden und waren nur von außen erlebbar; die Anlieferung erfolgte von einem Innenhof

Typ 2: die Funktionsgebäude bildeten einen Ring. Die Eingänge für den Nutzer erfolgten von innen, die Anlieferung von außen.

Zu unserem Kollektiv gehörten auch Landschaftsplaner. Hubert Matthes, er wurde später in Weimar Professor, war mein wichtigster Gesprächspartner. Ja, wir haben uns fast täglich über unsere gemeinsame Arbeit und über die Fachgrenzen hinweg

ausgetauscht. Und das war eine gute Schule! Freiraumkonzepte im Wohnungsbau konnten zum einen darauf aufbauen, dass in der DDR Grund und Boden nicht die entscheidende finanzielle Rolle spielten, wie das heute der Fall ist. Zum anderen gab es keine Probleme bei den Eigentumsverhältnissen. Wenn die Flächen für den Komplexen Wohnungsbau gebraucht wurden, wurde sie auch zur Verfügung gestellt. Marzahn hatte also genug Flächen innen und außen.

Die Lage des Wohngebietes am Rande des Wuhletals war ein besonders günstiger Standortfaktor. Die Marzahner haben nicht mehr als 15 Minuten Fuß- oder 5 Minuten Radweg, um in diesen Freiraum zu gelangen. Innerhalb der Wohngebiete gibt es teilweise sehr gut gestaltete Freiflächen. Wir hatten eigentlich vor, die Einfamilienhausgebiete im mittleren Teil des Neubauareals als Erholungsgebiete aufzuwerten und so der inneren Erschließung eine individuelle Note zu verleihen. Die Vielfalt der Ideen von rund 500 Gartenbesitzern, also Hobbylandschaftsgärtnern, wäre - im Kontrast zu den weiträumigen, parkartigen Freiflächen - innerhalb der Großsiedlung durchaus interessant gewesen. Aber einige der Gartenflächen wurden für den Wohnungsbau aufgebraucht. Dennoch durchziehen vielfältige Grünzüge den Stadtteil. Die Marzahner Bewohner und ihre Gäste können heute in Nord-Süd-Richtung sechs Kilometer durchs Grün der Wohnsiedlung gehen!

Parallel zur Bebauung zieht sich das Wuhletal hin. Die dort angehäuften Schuttberge hatten wir schon 1973 ins Auge genommen und die Idee gefasst: Das wäre doch was für einen Stadtpark mit „Gärten der Freundschaft“, wo Gartenarchitekten aus den „Bruderländern“ wirken könnten. Zum Stadtjubiläum 1987 wurde der Park eröffnet. Inzwischen heißt er „Gärten der Welt“ und hat mehr Besucher als das Pergamonmuseum. Inzwischen hat sich im Wuhlepark vieles sehr positiv entwickelt. Die extensive Flächengestaltung mit wenigen, aber gut platzierten Sichtpunkten ist eine hervorragende Grundlage für Freizeit und Erholung.

Für den Entwurf der einzelnen Wohngebiete waren wir streng an die Taktstraßen

der Wohnungsbaukombinate gebunden. Die Bauproduktion war ein sehr sorgfältig aufgebautes System von Produkten und Zeiträumen. Es stand jeweils fest, welches „Erzeugnis", also welche Platten des jeweiligen Gebäudetyps, auf der Laderampe der Baustelle stehen würde. Ich kann mich noch erinnern, dass wir die Order bekamen, ein Teilgebiet vorzubereiten, auf dem 800 Wohnungen in 11-Geschossern, 600 Wohnungen in Punkthäusern und 1200 Wohnungen in 5-Geschossern innerhalb von 9 Monaten errichtet werden sollten. Da wurde nicht lange gefackelt.

Wir waren auch der Meinung, dass wir wesentlich weniger 11-Geschosser benötigten und stattdessen mit mehr 5-Geschossern arbeiten sollten. Wir wiesen nach, dass wir auch damit die geplante Wohnungsanzahl schaffen würden...es nützte alles nichts, die Bauindustrie war stärker. Die Kombinate drohten mit Arbeitsniederlegung, denn sie könnten ihren Baubrigaden sonst nicht das 13. oder 14. Monatsgehalt zahlen.

Unsere Arbeitsgruppe hat im Jahre 1973 ungefähr 3 Monate bestanden. Im Jahre 1976 wurde der erste Wohnblock gebaut, 1982 waren 22.000 Wohnungen fertig. Bis 1990 wurden ca. 35.000 Wohnungen gebaut.

Wir haben den ersten Entwurf erstellt, eine Grundlage, an die sich die folgenden Bearbeiter, die Planer, Ingenieure und Architekten der Baukombinate und des Büros für Städtebau Berlins bis zum Ende der DDR gehalten haben. Zum Abschluss unseres Einsatzes bekamen wir alle eine Prämie und wurden mit der Medaille „Erbauer von Marzahn" ausgezeichnet. Der Erfolg wurde im Kaminzimmer des Biesdorfer Schlosses gefeiert.

Nach der Wiedervereinigung folgten in Marzahn Abbrüche ganzer Wohnbereiche, Schulen und Kindertagesstätten, aber auch erste Erweiterungen und Arrondierungen mit Mehrfamilienhäusern und Reihenhausgebieten. Dafür gab es auch städtebauliche Wettbewerbe und Projekte im Förderprogramm „Soziale Stadt". Auch der

Umbau von Plattenbauten vor allem durch den Rückbau auf drei- bis viergeschossige Häuser war erfolgreich. Allerdings erschließt sich für mich keine Logik, inwieweit sich der Wohnwert einer Wohnung im 1. Obergeschoss erhöht, wenn über ihr nicht drei, sondern sich nur zwei Wohngeschosse befinden. Auf von ehemaligen Kindertagesstätten befreiten Flächen wurde Wohngebiets- oder Nachbarschaftsparks entwickelt, für die inzwischen von den Wohnungsunternehmen Mitarbeiter zur Pflege und Betreuung angestellt wurden. Diese Entwicklungsphase erscheint mir heute als höchst fragwürdig, vernichtete Vermögen und brachte kaum einen wirklichen Mehrwert.

Aus Anlass eines Stadtteiljubiläums habe ich 2007 rund 50 Blätter in Marzahn gezeichnet und ausgestellt. Einige wurden gedruckt und handsigniert und werden als Gastgeschenke des Bezirksamtes genutzt. Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf wirbt inzwischen auch mit einer von mir geschaffenen Vignette.

Ich fühle mich durchaus mit diesem Stück Berlins verbunden. Und wenn ich meinen Arzt in einer ehemaligen Poliklinik am Helene-Weigel-Platz aufsuche, dann gehe ich über Plätze und an Hochhäusern entlang, die ich vor fast 50 Jahren konzipiert habe. Was will man mehr? Marzahn wurde und ist heute ein selbstverständlicher Teil der Stadt! Und was zukünftig daraus wird, ist Sache der Bewohner und der Eigentümer selbst!

3.3 Zum finanziellen Aufwand des Wohnungsbaus in der DDR

Die Volkswirtschaftsplanung der DDR legte fest, wie viel Geld für den Wohnungsbau ausgegeben werden durfte. Der größte Teil sollte dem Neubau dienen. Gleichzeitig wurde vorgegeben, wie viele Wohnungen zu bauen sind. Teilt man die finanziellen Mittel durch die Anzahl der Wohnungen erhält man den Durchschnittsaufwand je Wohnung. DDR-weit ergab sich, dass zu Beginn des Programms je Wohnung 66.000 Mark zur Verfügung stehen. Diese Summe teilte sich in vier Teile:

- Die Hälfte, also 33.000 Mark waren für die Wohnung selbst bestimmt.
- Der Rest wurde zu gleichen Teilen eingesetzt
- für Gemeinbedarfseinrichtungen der Grundversorgung (Krippe, Kindergarten, Schule, Kaufhalle, Dienstleistungseinrichtungen)
- für Verkehr und stadttechnische Versorgung (Wärme, Wasser, Abwasser, Elektroenergie, Telekommunikation) und
- für die Projektierung und den Ankauf von Grund und Boden.

Ausnahmen gehörten auch in der DDR zur Regel:

- Berlin hatte im Schnitt 90.000 Mark je Wohnung, in der Innenstadt ca. 120.000 Mark zur Verfügung
- Auch die Bezirksstädte nahmen sich etwas vom Rest des Bezirks, um ihre Bauten zu verschönern.

3.4 Kleine Nachbetrachtung zum Wohnungsbauprogramm

Die für den Wohnungsbau der DDR vorgegeben Kennwerte lassen sich aus heutiger Sicht nicht ohne weitere Betrachtungen interpretieren und bewerten.

Vorbildlich war der ganzheitliche Ansatz, wonach beim Wohnungsbau über die Wohnung hinaus auch die zum Wohnen gehörenden weiteren städtischen und gesellschaftlichen Leistungen berücksichtigt werden sollten und geplant werden mussten.

Zum Wohnungsbau „gehörte" in der DDR selbstverständlich auch die Ausstattung mit Einrichtungen des wohnungsnahen Gemeinbedarfs, also der sozialen Infrastruktur, der verkehrlichen und stadttechnischen Erschließung sowie des wohnungsnahen Grüns, zusammengefasst: die „Sekundärerschließung". Der Umfang dieser „Sekundärerschließung" in Höhe von einem Drittel des Aufwandes für die Wohnung selbst, scheint den tatsächlichen Aufwandsproportionen zu entsprechen.

Die sogenannte „Primärerschließung" der Wohngebiete (z.B. Wasserwerke und Abwasserreinigungsanlagen, Fernheizwerke, Umspannwerke einschließlich der Versorgungstrassen, ÖPNV-Anbindung und Hauptnetzstraßenerweiterungen) galt als Voraussetzung des Wohnungsbaus, die von den übergeordneten Bereichen, auf staatlicher Eben von den Ministerien, zu erbringen war. Eine solche Aufgabenverteilung entsprach den Rahmenbedingungen der zentralistischen Planwirtschaft. Der Vergleich mit den marktwirtschaftlichen Bedingungen heutiger Zeit ist schwer möglich.

Schwierig ist es auch, einen Vergleich der Kosten aus der Sicht der Nutzer darzustellen. Wie teuer war die Wohnung für die Bewohner in der DDR wirklich? Ein grober Vergleich mit dem monatlichen Arbeitseinkommen der Familien (1500 Mark der DDR) würde bedeuten, dass die Durchschnittsfamilie für ihre „reine"

Wohnung eine Investition von 20 Monatsgehältern erbringen musste. Dabei ist aber auch zu beachten, dass die Wohnung nur eine Größe von etwa 70 qm hatte. Die gleiche Höhe hatte der Aufwand für das Grundstück sowie die o.g. Sekundärerschließung.

Die monatliche Kaltmiete von 1,00-1,30 Mark/qm für eine Neubauwohnung war staatlich gestützt und reichte gewiss nicht, um die laufenden Kosten zu tilgen. Bei den Altbauwohnungen lagen die Mieten noch niedriger und reichten erst recht nicht dazu, den Sanierungs- und Modernisierungsstau aufzuarbeiten.

4. Forschungen des Instituts für Städtebau und Architektur zur langfristigen und gesamtstädtischen Planung in der DDR

4.1. Die Generalbebauungsplanung der Städte

Meine Arbeit im Institut für Städtebau und Architektur bewegte sich immer zwischen verschiedenen Abteilungen und ich ließ mich nie an die kurze Leine nehmen. Nach dem Start in das Wohnungsbauprogramm 1971 wurde die von uns verantwortete gesamtstädtische Planung von der Plankommission als Hindernis, ja als Ärgernis empfunden. Da hatte sie Recht, denn die Generalbebauungsplanung der Städte stand ja in einem gewissen Widerspruch zu der zentralistischen Planungsideologie, wo doch „die da oben" alles besser wissen und dann nur noch Anweisungen nach unten weitergeben wollten. Die Führung hatte gehofft, dass sie unter dem Druck der Wohnungsnot die Städte zu Orten machen könnte, die den Bürgern vor allem Wohnungen zu liefern hätten. Das gehört als Lebensrecht natürlich dazu, aber darf nicht der einzige Impuls für Stadtentwicklung sein. Doch mit dem Argument: Was nicht dem Wohnungsbauprogramm dient, wird gar nicht mehr gemacht, wurde damals die langfristige Planung der Städte untersagt. Erst als klar wurde, dass auch das Wohnen nicht losgelöst vom Rest der Stadt entwickelt werden kann, gewann die gesamtstädtische Planung wieder an Bedeutung. Man musste ja für die Wohnungen die Standorte aufschließen, die Infrastruktur planen und schließlich auch für den „Betrieb" der Stadtteile sorgen. Der traditionelle Begriff für die langfristige Planung war die Generalbebauungsplanung. Sie gab es schon in der Weimarer Republik. Generalplanungen gibt es aus dieser Zeit für viele deutsche Städte. In der Nazizeit wurden Generalpläne nicht nur für Städte, wie etwa die Reichshauptstadt „Germania", sondern für ganze Länder aufgestellt. Um die besetzten Länder im Osten Europas für deutsche Siedler zu erschließen, wurden Generalplanungen für Polen, die Ukraine und Teile Russland erstellt. Das war ein Betätigungsfeld für deutsche Landesplaner und Architekten. Dort hofften

sie endlich die Planungsideen umsetzen zu können, deren Realisierung in der deutschen Heimat aufgrund des Bestandes und der Eigentumsverhältnisse nicht möglich war. Land und Leute im Osten Europas waren ja den Deutschen untertan. Netze Zentraler Orte und weiträumige Entwicklungsachsen ließen sich leicht über die Steppe ziehen. Der Generalplan Ost von Christaller machte das deutlich. Die Denkweise bestimmte auch nach 1945 die Planer Westdeutschlands.

Der Begriff Generalbebauungsplanung kam jedoch inzwischen aus der Sowjetunion und hatte deshalb eine neue sozialistische Bedeutung. In der Bundesrepublik vermied man diese Begrifflichkeit. Dort bestimmte stärker die Besitzverhältnisse von Grund und Boden die Planung der Städte und stellten sich übergreifenden Planungen in den Weg.

- **Die Generalbebauungsplanung der Städte als Prozess**

Unter Leitung von Prof. Schattel wurde Anfang der 1970er Jahre im ISA eine eigene Abteilung gegründet, die die wissenschaftlichen Grundlagen für die Generalbebauungsplanung, Leitlinien der Entwicklung, Methoden für die Bearbeitung und Plandarstellung sowie Kriterien für die Bewertung der Ergebnisse erstellen sollte. Ja, eine wahre Herkulesarbeit. Hannes Schattel hat mich angefordert und ich war gern bereit mitzuwirken. Nachdem ich in den Bezirken der DDR Generalbebauungsplanung betrieben hatte und über die Stadtzentrumsplanungen viele Städte kennengelernt hatte, konnte ich meinen Kenntnisstand hier vertiefen. Ich wurde also zum Generalisten in Fragen Stadtentwicklung und Verkehr in einer interdisziplinären Abteilung. Gerhard Hering hat sich vor allem mit den methodischen und kartographischen Fragen beschäftigt. Prof. Greiner war für die Landschaftsplanung zuständig. Gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekten Helmut Gelbrich erarbeitete er das Grundlagenwerk zur Planung der Freiflächen in der Stadt, das heute noch eine hervorragende Quelle für die Freiraumplanung darstellt. Dr. Loni Niederlän-

der kümmerte sich um die gesellschaftlichen Einrichtungen...

Das ganze Forschungsprojekt war vom Ministerium für Bauwesen angeschoben worden. Dr. Karl-Heinz Schlesier erhoffte sich davon einen besseren Überblick über die realen Bedingungen in den Städten und Ansätze für eine sachgerechte Beratung und Steuerung. Natürlich wurde auch die Konkurrenz zur Staatlichen Plankommission „gepflegt", die relativ abstrakt über die Verteilung der Produktivkräfte ihre Planung betrieb, die städtebauliche und räumliche Komponente jedoch außen vorließ. Eingebunden war die Generalbebauungsplanung in die Volkswirtschaftsplanung, die in der DDR im Fünf-Jahre-Rhythmus neu aufgelegt wurde. Das Ministerium für Bauwesen war im Rahmen des „Plans Wissenschaft und Technik" unser Auftraggeber und finanzierte das gesamte Programm. Auf diese Weise wurde die Forschung auch als Beitrag zur Planwirtschaft verstanden. Unsere Untersuchungen und Forschungen hatten die Städte der DDR insgesamt zum Gegenstand. Aus staatlicher Sicht gab es dabei allerdings eine Rang- und Reihenfolge, angefangen von der „Hauptstadt der DDR, Berlin", über die Bezirksstädte sowie weitere „Schwerpunktstädte" bis zu den Städten in den Bezirken, für die die Büros für Städtebau zuständig waren.

Was wurde also von uns gefordert?

- In Vorbereitung des nächsten Fünfjahrplans sollten wir erforschen, welche Fragen sich für die zukünftige Stadtentwicklung stellen und welche Aufgaben sich daraus für die Stadtplanung und die Volkswirtschaft ergeben.
- Aus diesen Ergebnissen sollten dann in Zusammenarbeit mit dem Ministerium und anderen Zentralen Stellen generelle Ziele erarbeitet, zum Teil auch quantifiziert werden. Sie konnten aber auch qualitativer Natur sein.
- Als Nächstes mussten wir Kennwerte und Methoden entwickeln, mit denen die Planungen dargestellt und die Ergebnisse bewertet werden konnten.
- Daraus entwickelten wir inhaltliche und methodische Leitlinien für die Städ-

te, die sich an die Arbeit machen mussten.

Gemeinsam mit den Städten gestalteten wir den Planungsprozess:

- Wir begleiteten den Planungsprozess durch Besuche in den Städten und Abstimmungsrunden in Berlin.
- Anschließend reichten die Städte ihre Planungen ein, zu denen wir Stellung nahmen, also Gutachten machten.
- Am Schluss "verteidigten" die Städte ihre Planungen im Ministerium.
- Die Begutachtungsergebnisse wurden von den Städten in die weitere Planung eingearbeitet.

Es lohnt, die einzelnen Etappen etwas genauer zu betrachten.

- **Problemstellungen, Aufgaben und Ziele der Stadtplanung**

In Vorbereitung des nächsten 5-Jahrplanes sollten wir erforschen, welche Fragen sich für die Stadtentwicklung stellen und welche Aufgaben sich daraus für die Stadtplanung und die Volkswirtschaft ergeben.

Hier wurden also z. B. Aussagen zur Einwohner- und Haushaltsentwicklung erwartet. Kollege Clemens Thurmann hat sich intensiv mit mathematischen Modellen zur Bevölkerungsentwicklung beschäftigt. Es zeichnete sich aber auch schon ab, dass sich die Haushaltsgrößen rasch und dauerhaft veränderten. In den größeren Städten wuchs der Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten. Familien mit mehr als drei Kindern wurden zur Ausnahme. Damit veränderte sich der Wohnungsbedarf nach Anzahl und Größe. Die Motorisierungsentwicklung zog einen höheren Parkplatzbedarf, der wachsende Individualverkehr breitere Straßen nach sich. Natürlich wollte man auch die energetische Bilanz verbessern. Der Bedarf an Heizenergie verschob sich zugunsten der Fernwärmeversorgung. Der Wasserverbrauch je Ein-

wohner stieg auch dadurch, dass warmes Wasser ohne Mühe und fast kostenlos aus der Wand kam. Die Industriebetriebe versuchten, sich an großen und kompakten Standorten zu konzentrieren, wo sie auch Erweiterungspotenziale (Flächen, Infrastruktur) nutzen, sich also auch ausdehnen konnten. Damit veränderten sich die Wegebeziehungen. Mit der Einführung der 5-Tage-Woche 1967/68 wuchs auch die verfügbare arbeitsfreie Zeit, bekam das Wochenende einen anderen Stellenwert. Die Menschen wollten sich aber auch in anspruchsvollerer Weise erholen, und dazu hatten sie ja jetzt nicht nur mehr Freizeit zur Verfügung, sondern benötigten in den Neubaugebieten auch weniger durch Hauswirtschaftsarbeiten gebundene Zeit. Zur Freizeitnutzung musste sich die Gesellschaft - sprich der Staat oder die Massenorganisationen - dann aber auch wieder etwas einfallen lassen: Theater und Kino, Sport und Amüsement...das alles sollten unsere Städte in wachsendem Maße bieten. Auch für das Datschenwesen gab es gesamtstaatliche Programme, mussten beispielsweise die Nachbarbezirke der Hauptstadt, also die Bezirke Potsdam und Frankfurt innerhalb eines 5-Jahrplans Kleingartenflächen bereitstellen: jeweils 10.000!

Es klingt vielleicht etwas abstrakt, aber all diese Veränderungen der Lebensgewohnheiten lösten städtebauliche und planerische Fragen aus, die wir in den Blick nehmen mussten, wenn wir die bauliche Zukunft gestalten wollten!

Selbstverständlich haben solche Überlegungen auch eine politische Seite: Lösen wir mit diesen Fragen nicht erst den Bedarf aus oder steigern ihn unbewusst? Wenn die Leute wissen, dass es dies oder jenes geben könnte, werden sie das erst recht einfordern. Dies traf natürlich auch auf die Erfüllung des Wohnungsprogramms zu, die "Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem". Mit jedem erreichten Stand eines gewissen Standards wurden neue Bedürfnisse geweckt. Und alle wunderten sich, dass trotz aller Anstrengungen kein Ende der Wohnungsmisere abzusehen war und die Menschen nicht zufrieden gestellt werden konnten.

- **Ziele der langfristigen Planung**

Aus den Ergebnissen solcher Überlegungen wurden dann in Zusammenarbeit mit dem Ministerium und anderen Zentralen Stellen generelle Ziele erarbeitet.

Die Einwohner- und Haushaltsentwicklung bestimmte den Wohnungsbedarf, der wiederum die Flächenbereitstellung, die Infrastruktur und auch die räumliche Verteilung der Wohngebiete nach sich zog. Für die Ermittlung des Wohnungsbedarfs der Städte war zu DDR-Zeit vor allem die Arbeitsplatzentwicklung wichtig. Und diese leitete sich aus den volkswirtschaftlichen Zielen ab. Die DDR hatte ja viele Programme, mit denen wir an die Weltspitze vordringen sollten. Da es bei uns an Rohstoffen fehlte, mussten die verfügbaren Ressourcen bis zum Letzten ausgenutzt, gleichzeitig aber das Humankapital gefördert werden. Die DDR wollte sich „störfrei", also möglichst unabhängig von den Zulieferungen anderer Länder machen. Dadurch bekamen heimische Rohstoffe wie die Braunkohle, die ansässige chemische Industrie und auch die Landwirtschaft eine besondere Bedeutung. Die Landwirtschaft sollte mit immer weniger Leuten in industrieller Produktionsweise die Versorgung der Bevölkerung sichern. Sie löste zwar unmittelbar keinen Wohnungsneubau aus. Dennoch wurden für die Landbevölkerung damals mehrgeschossige Wohnbauten errichtet, die sich in die traditionellen Dörfer und die umgebende Landschaft oft kaum einfügten.

Durch den Wohnungsneubau mussten besonders die Energie- und Chemieregionen gestärkt werden, sonst hätte man die Leute nicht dorthin locken können. Nach der Gründung Eisenhüttenstadts in den 1950er Jahren (damals noch Stalinstadt) waren später Halle-Neustadt, Hoyerswerda, Schwedt und Cottbus besonders wichtig. Bei den traditionellen Großstädten ging es zwar auch um die Absicherung der Einwohner- und Haushaltsentwicklung, immer mehr aber auch um die Ablösung der Altbausubstanz, die zunehmend verfiel.

Am Ende dieser Etappe unserer Arbeit standen dann eben die Kennwerte über die

Anzahl der benötigten Neubauwohnungen und die Erfordernisse zur Modernisierung der Infrastruktur. Daraus entwickelten die Zentralen Organe in Zusammenwirken mit der Bauindustrie die Vorgaben für die Bezirke und diese für die Städte.

Im Windschatten dieser Kennziffern durften wir dann auch unsere räumlichen, funktionalen, städtebaulichen und gestalterischen Ziele formulieren. So kam die Bedeutung der Stadtzentren für die Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Heimat zur Sprache, rückten Denkmalschutz aber auch grünplanerische Anliegen ins Blickfeld. Wir versuchten auch, den volkswirtschaftlichen, ökologischen, energetischen und ideellen Wert des Bestands und seiner Erhaltung deutlich zu machen. Doch auf diesem Feld hatten wir schlechte Karten, weil die Bauindustrie sich längst auf die Platte eingestellt hatte und die Handwerkerleistungen zurückgefahren worden waren. Es gab auch nicht den nötigen Druck auf die Bauwirtschaft, die Bauwerkserhaltung, Sanierung und Modernisierung zu steigern.

Meine Aufgabe bestand in diesem Prozess darin, die verkehrsplanerischen Ziele als Bestandteil der Stadtentwicklungsziele ins Spiel zu bringen. Fachliche Unterstützung und Zusammenarbeit gab es mit dem ZfIV und der TU Dresden. Vor allem ging es uns darum, die Stadtstruktur so zu beeinflussen, dass der Verkehrsaufwand geringgehalten wurde. An erster Stelle stand das Prinzip der Verkehrsvermeidung durch eine möglichst gute Vernetzung von Wohn- und Arbeitsstätten. Der nächste Grundsatz war der Vorrang des öffentlichen Verkehrs vor dem Individualverkehr. Das bedeutete auch, die Verteilung der städtischen Funktionen so zu planen, dass die notwendigen Verkehrsbeziehungen auch günstig vom öffentlichen Verkehr bedient werden können. In diesem Zusammenhang haben wir bandförmige Stadtentwicklungen angestrebt. Auch sollten die Zentren in den Stadtschwerpunkt rücken. Das Berliner Zentrum war da natürlich eine Ausnahme. Aber auch in Rostock lag der Stadtschwerpunkt, der Schwerpunkt der Einwohnerverteilung in der Fläche, weit weg vom Stadtkern. Zusätzlich ging es uns darum, dass der Nahverkehr von der Schiene, also Straßenbahn oder S-Bahn getragen wurde. Dabei sollten die

Haltestellen möglichst zu Fuß erreicht werden. Das Straßennetz sollte die Funktionsgebiete der Stadt möglichst nur tangieren und so sensible Bereiche entlasten. Schließlich bemühten wir uns um eine Förderung des Fußgänger- und des Radverkehrs.

Im Laufe der Gutachtertätigkeit ist es uns da und dort gelungen, diesen Prinzipien gerecht zu werden. Natürlich sieht man manches heute auch von einer ganz anderen Warte.

- **Methoden und Kennwerte der Stadtentwicklungsplanung (GBP)**

Zu den Methoden und Grundlagen der Planung gehört es, Ziele zu formulieren, Kriterien für eine Bewertung benennen, die Ergebnisse nachvollziehbar zu machen und dafür – wenn es um die Visualisierung geht – auch übersichtlich grafisch darzustellen. Für unseren Kollegen Gerhard Hering war das die „Stunde der Wahrheit". Er musste die dafür nicht ausreichend geeignete Planzeichenverordnung der DDR aktualisieren und den veränderten Bedingungen anpassen. Das ist ihm gut gelungen. Die anderen Akteure mussten Methoden erkunden und Richtwerte ermitteln, mit denen man die gegenwärtigen Fragen und Aufgaben der Stadtentwicklung lösen und messen kann.

Für den Stadtverkehr und seine Integration in die gesamtstädtische Planung habe ich beispielsweise mit dem Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR (ZfIV) ein System der Kennziffern und Richtwerte für den Stadtverkehr (KORS) erarbeitet. Ich hatte vor allem die städtebaulichen und regionalplanerischen Kennwerte beigesteuert. Dazu kamen alle möglichen technischen Parameter zu den Verkehrsmitteln und -wegen, zum Betrieb, zu den Kosten und zur Gestaltung. Diesen Kennziffernkatalog konnten wir sowohl bei der Begutachtung der Generalbebauungsplanung wie auch der Generalverkehrsplanung nutzen. Die Kennziffern

und die Bewertungsmethoden standen den Kommunen zur Verfügung.

Solche Kennwerte stehen heute in der Kritik, weil sie mit dem Begriff „Planwirtschaft“ in unmittelbaren Zusammenhang gebracht werden. Das ist jedoch zu kurz gegriffen, geht es doch bei Kennwerten vor allem darum, den jeweiligen Entwicklungsstand – von den Voraussetzungen bis zu den Zielen – in ein Koordinatenkreuz zu bringen, das erkennen lässt, ob der Planer auf dem richtigen Weg ist und wie er seine Arbeit gestalten oder justieren muss. Die Bewertungskriterien sind zum großen Teil objektiver Natur, können aber auch politisch geprägt sein. Wichtig war und ist es, zumindest zu wissen, wo man steht... Und im Rückblick zeigt sich, dass wir mit unseren Fragestellungen und Bewertungskriterien in hohem Maße damals schon den heutigen Prinzipien der „Nachhaltigkeit“ gefolgt sind.

Im Interesse der Standortbewertung hatte ich ein Verfahren entwickelt, mit dem der laufende Aufwand von Wohngebieten ermittelt werden konnte: Jede städtische Funktion und jede städtische Fläche löst über den Investitionsaufwand hinaus im Laufe ihrer Nutzung Kosten und Leistungen - Betriebskosten oder laufende Kosten - aus, die die Stadtökonomie beeinflussen: Die Häuser müssen erhalten werden, die Straßen gefegt, die Straßenbeleuchtung betrieben, die Lehrer bezahlt, die Verkehrsmittel gelenkt werden... Ein großer Teil der Leistung muss bei der Stadterweiterung zusätzlich erbracht werden, weil die Stadt wächst, ohne dass die Einwohnerzahl zunimmt. Ich habe einmal zusammengetragen, was da als jährlicher Aufwand von den Kommunen, den Verkehrsbetrieben, der Wohnungswirtschaft und schließlich auch von der Bevölkerung getragen werden muss. Was dafür bereits ausgegeben worden ist, kann nicht mehr für die Verbesserung der Stadt, für die Qualität des Stadtlebens ausgegeben werden. Logisch!

Nun kann man einwenden, dass das ja in der DDR nicht so teuer sein konnte, weil da alles billig war, was heute „vom Markt geregelt“ wird. Das kann alles so sein, aber letztlich fehlt das Geld wirklich dann dort, wo wir es besser einsetzen könn-

ten: in der Kultur, in der Bildung und zur Verschönerung der Freiräume... Mit Hilfe dieser Methode haben wir unsere Neubaugebiete im Rahmen der Begutachtung in der Mitte der 1970er Jahre auch betrachtet. Und da wir genug Beispiele hatten, ließen sich daraus auch Kennwerte ermitteln. So kostete der Nahverkehr für jede Wohnung und für jeden Kilometer weiter draußen jährlich 200 Mark. Das scheint nicht viel, aber in Leipzig oder Dresden waren das dann 1200 oder 2000 Mark im Jahr, und das war eben mehr als ein Monatsgehalt! Ganz sicher ist, dass auch heute die Aufwendungen sehr hoch sind, dass aber die Politiker dies kaum zur Kenntnis nehmen. Die Städte bekamen damals von uns also eine Art Denk- und Arbeitshilfe, mit der sie - für uns vergleichbar – ihre Planungen erarbeiten, die Ergebnisse aufbereiten und schon selbst bewerten konnten. Ja, das ist eine vernünftige Methode, wenn durch geschickte Fragestellungen die „Probanden" selbst die Knackpunkte aufspüren und Schlussfolgerungen ziehen können.

- **Leitlinien für die Städte**

Die Städte erarbeiteten sich Leitlinien ihrer räumlichen Entwicklung, die stark geprägt waren von den Vorgaben und den Erwartungen der Regierenden. Dennoch bemühten sie sich, ortsspezifische und prägende Merkmale herauszuarbeiten. Wir waren froh, wenn da etwas vom Stolz der Städte erkennbar wurde: die Hansestädte haben das immer gut hinbekommen, Neubrandenburg und Eisenhüttenstadt haben ihre jüngere Geschichte zum Anlass genommen, auf sich aufmerksam zu machen. Auch Cottbus musste sich bei aller Bescheidenheit nicht verstecken. Aber es zeigte sich hier auch Resignation. Görlitz und Zwickau, Halle, Karl-Marx-Stadt und Leipzig waren im Hinblick auf den Verfall schon fast ohne Hoffnung, obwohl es überall sehr engagierte Kollegen in der städtischen oder bezirklichen Verwaltung gab.

- **Betreuung des aktuellen Planungsprozesses in den Städten**

Die Betreuung erfolgte vor allem durch Besuche in den Städten und Abstimmungsrunden in Berlin. In dieser Zeit haben wir unter Leitung von Prof. Schattel fast alle diese Städte besucht und uns vor Ort informiert. Da gab es oft interessante Gespräche und Besichtigungsrunden. Bei dieser Gelegenheit konnte man sich auch außerhalb des Protokolls mit den Kollegen austauschen. Und da die Kollegen wussten, wo ich stehe, bekam ich auch Sorgen und Nöte mit, die an anderem Platz nicht benannt wurden. Ich erinnere mich an solche Gespräche mit Prof. Walter Nitsch in Erfurt, mit den Kollegen in Dresden, Rostock, Halle ...

- **Auswertung der eingereichten Unterlagen**

Anschließend reichten die Städte ihre Planungen ein, zu denen wir Stellung nahmen, also Gutachten machten. Diese Gutachten wurden von uns intern, bei Bedarf mit weiteren Fachberatern und schließlich mit den Kollegen aus den Städten sorgfältig abgestimmt.

- **Verteidigung der Generalbebauungspläne**

Am Schluss mussten die Städte ihre Planungen im Ministerium „verteidigen", wie man seine Diplom- oder Doktorarbeit verteidigen muss. Wir trafen uns dazu im Ministerium in der Scharrenstraße. Da gab es im Erdgeschoss einen großen Beratungssaal. Das Ministerium war später auch Sitz des Beauftragten des Bauministeriums der Bundesregierung.

Die Verteidigung beanspruchte eine ganztägige Beratung. Unsere Stellungnahme wurde vorgetragen und wir konnten zu unseren Spezialgebieten auch noch etwas ergänzend sagen. Anschließend wurden die Pläne noch einmal diskutiert. Mit den

Anregungen konnten die Planer in ihre Städte zurückfahren, ihre Planungen aktualisieren und dem Stadtparlament zur Abstimmung vorlegen.

4.2. Auswertung der potenziellen Wohnungsbaustandorte in 135 Städten der DDR sowie Begutachtung der Wohnungsbaustandorte mit mehr als 500 Wohnungen in der gesamten DDR

Die zentralistische Ausrichtung der DDR machte sich nicht nur im Staatsaufbau, sondern auch in der Volkswirtschaft und in allen anderen Bereichen der gesellschaftlichen und räumlichen Entwicklung bemerkbar. Auch das Wohnungsbauprogramm musste den differenzierten Bedingungen in den unterschiedlichen Teilen der DDR, in den Städten und den Dörfern, gerecht werden. Und darüber wachte die Staatliche Plankommission, die die Zuteilung des Wohnungsbaus auf die einzelnen Bezirke vornahm. Diese mussten dann wieder die geplanten Wohnungen auf die Kreise und die Städte verteilen.

Diese ganze Zielsetzung setzte natürlich auch ein entsprechendes Leitbild des Staates voraus. Eine wichtige Folge für das Wohnungsbauprogramm war nun, dass die Zuteilung von Wohnungen und Baukapazitäten entsprechend der politischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung der Stadt erfolgte. Da wurde zuerst die Hauptstadt bedacht (der die anderen Bezirke helfen mussten). Dann kamen die Bezirksstädte, von denen einige etwas pfiffiger als andere agierten. Rostock gelang es beispielsweise, für die Veranstaltung „Ostseewoche“ und wegen des zu entwickelnden Überseehafens etwas mehr herauszuholen, Dresden agierte demgegenüber eher zurückhaltend. Jede der Bezirksstädte hatte auch ihre besondere Stellung in dem Mosaik der DDR, was besonders von den kleineren genutzt wurde: Gera, Cottbus, Frankfurt und Neubrandenburg griffen beherzt zu! Die den Bezirksstädten folgende Kategorie waren die Schwerpunktstädte, die sich durch irgendeine Spezialität auszeichneten: Greifswald mit dem Kernkraftwerk, Wismar und Stralsund mit ihren Werften, Schwedt als Standort der Erdölverarbeitung, Hoyerswerda als Energiezentrum, Jena als Zentrum der Optik und Halle-Neustadt (damals noch eine selbstständige Kommune) als Chemiearbeiterstadt. In diese Kategorie

gehörten wegen ihrer relativ großen Einwohnerzahl aber auch Zwickau, Dessau, Weimar und Görlitz.

Alle diese Städte mussten Generalbebauungspläne erstellen und von uns, also dem ISA, begutachten lassen. Und dazu kam im Zuge des Wohnungsbauprogramms auch noch die Begutachtung sämtlicher Wohnungsbauvorhaben mit mehr als 500 Wohnungen!

Damit wir dafür - über die Komplexrichtlinie hinaus - eine Grundlage hatten, haben wir unter Leitung von Prof. Schattel die Analyse der potenziellen Wohnungsbaustandorte vorgenommen. So kam ich an Unterlagen aus 135 Städten. Darin waren, unabhängig davon, ob sie in Anspruch genommen wurden, alle möglichen Baugebiete erfasst und im Hinblick auf ihre Standortpotentiale und ihre Realisierungsmöglichkeiten untersucht.

- Welche Fläche ist verfügbar?
- Welche bisherige Nutzung war dort zu beachten?
- Welche verfügbaren Ressourcen von Nahverkehr, Straßen, Energie- und Wasserversorgung konnten berücksichtigt werden?
- Welche Möglichkeiten bestanden, vorhandene Gemeinbedarfseinrichtungen (Schulen, Kita usw.) zu nutzen.

Prof. Schattel konnte damit auch seine stadtökonomischen Forschungen mit einer Fülle von Daten untersetzen. Ihm ging es darum, auf diese Weise die Standorte auch im Hinblick auf die langfristige Nutzung und den damit verbundenen „Betriebsaufwand" zu bewerten, welche Standorte besonders günstig und damit - wie man heute sagt - nachhaltig sein könnten. Daraus konnte Rang- und Reihenfolge des Wohnungsbaus bestimmt werden. Mit dem sparsamen Einsatz der Ressourcen (die Wohnung ist ja im volkswirtschaftlichen Sinn ein „Konsumgut", und damit etwas, was nicht zur Erweiterung der materiellen und ideellen Produktion selbst dient) konnte man dem produktiven Bereich (z.B. der Industrie) Mittel zur Verfü-

gung stellen, die diese zu ihrer Modernisierung brauchte. Die DDR hatte einen immer größer werdenden Teil der erwirtschafteten Leistung jedoch selbst verbraucht und immer weniger für Instandhaltung, Instandsetzung und Modernisierung, aber auch für echte Innovationen eingesetzt. So, wie unsere Städte verfielen, gingen auch die Leitungen und die Versorgungsanlagen in die Brüche, gab es Verluste und Ausfälle in den Betrieben... In dem Erscheinungsbild der Städte war das besonders deutlich zu sehen, in anderen Bereichen kam es zu dem permanenten Mangel in den Läden oder zum Rückstand in der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt.

Im Umkehrschluss bedeutete das, dass durch das zeitliche Hinausschieben von Ausgaben für den Wohnungsbau Investitionen zugunsten der Industrie und in deren Modernisierung - also für Investitionen - ermöglicht hätte. Da man, richtig eingesetzt, damit mehr Geld verdient hätte, wäre wieder etwas mehr für den Verbrauch - den „Konsum“, also auch für den Wohnungsbau, übriggeblieben. Prof. Schattel wollte also die Stadtentwicklung als Bestandteil der Volkswirtschaft verstehen und würdigen. Als Maßstab für den Nutzen einer solchen Strategie wählte er das allgemeine Wachstum der Volkswirtschaft, also das - wie auch immer im einzelnen ermittelten - Bruttosozialprodukt. Das war ein durchaus vernünftiger Bewertungsansatz, der auch heute nicht immer ausreichend beachtet wird.

Man kann sich vorstellen, dass wir unter der Datenflut zu ca. 2000 Wohnungsbaustandorten in etwa 135 Städten fast erstickt sind. Es gab noch keine richtigen Computer, so dass wir alles mit Lochkarten bzw. von Hand auswerten mussten. Die Mathematiker in unserem Institut rauften sich die Haare, wenn wir etwas wissen wollten.

Durch die Auswertung der Wohnungsbaustandorte kam ich natürlich auch an sehr viele Daten und hätte dazu fünf Doktorarbeiten schreiben können. Aber ich verzettelte mich meist in ganz andere, scheinbar aktuellere Dinge. Bei der Begutachtung

sollte ich die Verkehrserschließung und die gesamtstädtische Einordnung ins Auge fassen. Da ging es vor allem darum, herauszuarbeiten, ob die Neubaugebiete bestehende Ressourcen nutzen konnten. Der Wohnungsbau führte ja nicht zur Erhöhung der Einwohnerzahl der Städte, sondern vor allem zu einem innerstädtischen Wanderungsprozess. Die Leute wollten in modernen Wohnungen und nicht mehr mit Klo auf halber Treppe leben. Und da man an den Altbaubestand viel zu wenig gemacht hat, war das Wohnen im Neubaugebiet eben erstrebenswert. In dieser Zeit verringerten sich die Haushaltsgrößen dramatisch. Am Anfang des Wohnungsbauprogramms bestand die Durchschnittsfamilie, für die eine Wohnung gebraucht wurde aus Vater, Mutter und zwei bis drei Kindern. Die durchschnittliche Haushaltsgröße verringerte sich dramatisch, besonders in den größeren Städten. Doch auch kleine Haushalte brauchen ein Klo und ein Bad und eine Küche. insgesamt brauchten deshalb die gleiche Personenanzahl vielleicht nun zwei oder gar drei Wohnungen! Andererseits wurden in den Gründerzeitgebieten schon damals die ersten Schulen überflüssig. Für die Neubaubewohner mussten in den Neubaugebieten neue Schulen und Kindergärten gebaut werden. In manchen Städten hat man diese Disproportionen überbrückt und die Kinder aus den Neubaugebieten in die leerstehenden Einrichtungen älterer Baugebiete durch die Stadt transportiert. Ich kenne das von Stralsund und Jena, wo die Busse im Nahverkehr sogar umgebaut werden mussten, damit die Kinderwagen früh und abends Platz im Berufsverkehr genug Platz hatten!

War aber ein Baugebiet so angelegt, dass es etwas von der alten Umgebung nutzen konnte, war das schon ein Vorteil. Und dazu gehörte auch die Einbindung in das Freiflächensystem und in die Verkehrsnetze. In den größeren Städten war die Anbindung an die Straßenbahn, in den kleineren an den Bus wichtig. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) war der wichtigste Träge des Stadtverkehrs überhaupt. Der Ausbau, vielmehr aber der Betrieb neuer Linien war und ist eine

große Belastung für die Haushalte der Städte. In der DDR wurde das zwar zentral geregelt, aber irgendwann spürten alle die zusätzlichen Lasten.

Im Zuge meiner Mitwirkung an der wissenschaftlichen Begleitung des Wohnungsbaus musste ich einige Male das ISA in übergeordneten Gremien vertreten.

Dazu gehörte eine DDR-weite Aktion zur Einsparung von Benzin. Die Ölkrise hat in den 1970er Jahren die Weltwirtschaft aufgeschreckt und deutlich gemacht, dass Erdöl teuer werden kann. Der Westen konnte den Wettlauf der Preisentwicklung abfangen, der Osten war ziemlich betroffen. Also: auch der Wohnungsbau sollte seine Einsparpotenziale offenlegen und nutzen. Wir saßen deshalb in einer Arbeitsgruppe beim Präsidenten der Bauakademie und prüften. Das Ergebnis war in der Tat ganz einfach: Bevorzugt bebaut wurden von nun an diejenigen Wohngebiete, die nahe an den Betonwerken lagen, denn da brauchte man weniger Kraftstoff für den Abtransport der Platten! Dass durch die Konzentration der Wohnungsbauproduktion auf wenige Betonwerke der Kraftstoffverbrauch erst erhöht worden war, blieb unbeachtet. Immerhin mussten ja Kies, Eisen, Zement und Ausrüstung erst einmal zum Betonwerk gebracht werden...

Mitte der 1980er Jahre sollte eine weitere „Arbeitsgruppe Wohnungsbau" bei der Staatlichen Plankommission ausloten, ob durch eine differenzierte Vorgabe der verfügbaren staatlichen Mittel mehr Wohnungen fertiggestellt werden könnten.

In einer langwierigen Diskussion wurde der DDR-Durchschnittswert zwischen den Bezirken um 300 Mark rauf und runter differenziert. Über die „pädagogische Wirkung" brauchte man sich keine Gedanken zu machen, kein Bezirk hielt sich daran, die Zahlen wurden nur verschleiert bis dahin, dass Bauten als „Wohnungen" deklariert wurden, die gar keine Wohnungen waren. Meine auch vom Institut vertretenen Vorschläge, den Hebel an einer ganz anderen Stelle anzusetzen, nämlich das Bauen draußen einzuschränken und in die Städte hineinzugehen, blieben erwartungsgemäß auf der Strecke.

Im ISA wurde das Wohnungsbauprogramm und die Bebauungskonzeptionen des Wohnungsbaus über fast 15 Jahre wissenschaftlich begleitet und ausgewertet. Dazu wurde eine Gruppe unter Leitung von Dr. Wilfried Pfau gegründet. In dieser Gruppe habe ich auf Zuruf mitgewirkt. Für die Verkehrsproblematik war mein Kollege Lothar Kuhnert tätig, der mit mir in Cottbus und Weimar studiert hatte. Er war ein Praktiker und nicht immer glücklich mit den Methoden, die im ISA angewendet wurden. Die Begutachtung der Wohnungsbaustandorte wurde in Berichten zusammengefasst. Diese mussten natürlich auch den Sinn der Begutachtung nachweisen!

Die Begutachtung der Bebauungskonzeptionen war verbunden mit intensiven Konsultationen und wurde in Berichten zusammengefasst. Der letzte (8.) dieser Berichte hatte schon im Namen etwas Neues: „Bebauungskonzeptionen für Wohnungsbauvorhaben an innerstädtischen und nichtinnerstädtischen Standorten". Damit sollte zu Ausdruck kommen, dass das innerstädtische Bauen zuerst kommt. Aber auch die Begrifflichkeit: „nichtinnerstädtische Standorte" zeigt die Ängstlichkeit, klare Worte zu benutzen! Der Bericht machte auch deutlich, dass die Ausgaben für den Wohnungsbau steigen mussten. Offenbar hat es doch auch in der DDR eine Inflation gegeben, die es ja nach der Lesart der sozialistischen Ökonomie eigentlich nicht geben durfte. Außer für den Komplexen Wohnungsbau mussten aber auch noch die Kosten für Verlagerungen bestehender Betriebe und nicht normierte Kosten (rund 5.000 Mark) sowie für die Primärerschließung (rund 10.000 Mark) getragen werden, also dafür, dass die Neubaugebiete an die gesamtstädtische Infrastruktur angekoppelt und diese auch erweitert werden konnte. Immerhin haben die recht undurchsichtigen Zahlen gezeigt, dass das Bauen auf der grünen Wiese um rund 10 Prozent teurer war als innerhalb der Altbaugebiete.

Dieser achte Bericht fasste noch einmal die wichtigsten Bewertungskriterien zusammen und gab auch entsprechende Empfehlungen, die allerdings nicht mehr

angewendet werden konnten, da das Wohnungsbauprogramm mit der DDR selbst auch am Ende war. Ich gebe eine kurze Zusammenfassung:

Bei der städtebaulichen Gliederung und Raumbildung wurde eine stärkere Anpassung an den Bestand und bereits geschlossene Bauformen angestrebt. Die Erreichbarkeit großflächiger Naherholungsgebiete wurde als wichtig angesehen und weitestgehend auch gesichert. Allerdings wurde die Ausstattung mit wohnungsnahen und zusammenhängenden Freiräumen als unzureichend eingeschätzt. Immerhin wurden auch die Sportplätze als wichtige Teile der Naherholung in die Grünzüge eingeordnet. Inzwischen wissen wir, dass aus Sicherheitsgründen die Sportplätze eingezäunt werden mussten, die Nutzung nur unter Aufsicht bzw. während der Schulzeit möglich ist und der ökologische Wert, was Versiegelung und Begrünung betrifft, nicht höher als bei einem Autoparkplatz ist.

In der DDR war eine hohe Flächenausnutzung wichtig. Dabei ging es vor allem darum, durch hohe Dichten den Erschließungsaufwand je Einwohner oder Wohnung zu reduzieren. Das dabei eingesparte Geld hätte man für mehr Qualität beim Bau der Wohnungen selbst einsetzen können. Auch die Pflegekosten für Straßen und Grün wollte man geringhalten. Da die innerstädtischen Baugebiete häufig die bereits bestehenden Gemeinbedarfseinrichtungen nutzen konnten, stiegen die errechneten (Netto-) Einwohnerdichten auf ungefähr 500 Einwohner je Hektar. Das waren höhere Werte, als sie zu Beginn des Wohnungsbauprogramms erreicht wurden. Also: die Sparsamkeit wurde zum wichtigsten Kriterium. In Wahrheit wurden diese Dichten nie erreicht, weil die durchschnittliche Familiengröße auch in der DDR sank.

Zum Ende der DDR ging auch der Anteil von Wohnungen in Hochhäusern zurück. Zeitweise lag in den Neubaugebieten jede 4. Wohnung in einem Hochhaus oder einem 11-Geschosser. Am Ende sank dieser Anteil auf weniger als 3 %! Auf den ersten Blick denkt man, dass durch Hochhausbebauung mehr Wohnungen auf der

gleichen Fläche geschaffen werden könnten. Das ist aber so einfach nicht möglich, müssen die Häuser wegen der Besonnung doch auch weiter auseinander stehen. Aber in der DDR gab es noch ein weiteres Problem, dass nämlich zu wenig Stahl vorhanden war, um diese Häuser bauen und mit Fahrstühlen ausrüsten zu können. So konzentrierte man sich auf 5- und 6-geschossige Bauten, die auch mit einem kleinen Trick ohne Fahrstuhl gebaut wurden. Der Zugang von der Straße erfolgte durch eine Außentreppe. Vom ersten Treppenpodest aus musste man zum Erdgeschoss eine halbe Treppe nach unten gehen! So wurde die Norm für den notwendigen Einbau eines Fahrstuhls unterschritten! Inzwischen werden die oberen Geschosse billiger vermietet oder aber durch interne Treppen miteinander verbunden.

Im Zeitraum des Wohnungsbauprogramms blieb die durchschnittliche Wohnungsgröße eigentlich konstant klein! Sie schwankte zwischen 65 und 68 qm, also je Einwohner etwa 19 bis 22 qm! In der BRD waren es damals rund 35qm. Bemerkenswert ist auch, dass knapp 40% der Wohnungen nur ein oder zwei Wohnräume besaßen! Heute werden solche Wohnungen nur ausnahmsweise von zwei Personen genutzt. Deshalb bemühte man sich später, die Wohnungsgrundrisse zu verändern und so den Wohnraum den wachsenden Bedürfnissen anzupassen.

Interessant ist, dass im Laufe der Zeit die Zeilenbebauung, in der die Blöcke einzeln und mit gleicher Stellung zur Straße gebaut sind, die große Bedeutung wie in den 1950er und 1960er Jahre verlor. Auch wurde bei den Wohngebieten erreicht, dass jeder Wohnblock eine ruhige Seite bekam, wohin man die Schlafzimmer legen konnte. Aber durch die sehr flächenaufwendige Bautechnologie und die Notwendigkeit, die Autos unterzubringen, waren die Abstände zwischen den Häusern recht gleichmäßig, und der Straßenraum mit den vielen Trabis auf den Parkplätzen war meist genauso groß wie der Grünraum, also der Freiraum mit den Kinderspielplätzen oder den Erholungsflächen. Das war weniger schön und machte die Stadtteile sehr langweilig. Auch beim gesamtstädtischen Freiflächensystem wurde

insofern gespart, als man sich vor allem auf bereits bestehenden Grünverbindungen konzentrierte. Das muss prinzipiell kein Nachteil sein, führte aber auch zu einem Verlust an Lebensqualität, z.B. für Fußgänger und Radfahrer. Für die Verkehrserschließung wurden die Dogmen und Glaubenskriege: „äußere Erschließung oder innere Erschließung" von pragmatischen Mischlösungen abgelöst. Das lag vor allem an dem Zwang zu größter Sparsamkeit. Auch der Bau der für große Wohngebiete am Anfang bevorzugten Sammelkanäle, in denen Wasser-, Strom-, Telefon- und Fernwärmeleitungen gebündelt sind, wurde aufgegeben. Sie waren zu teuer. Man verlegte die Leitungen wieder in die Erde. Wie beim Verkehr mit den Straßen ging es auch hier darum, die Leitungslänge je Wohnung kurz zu halten...

Sehr kritisch setzte sich die Begutachtung mit den stadthygienischen Bedingungen auseinander. Die Neubaugebiete mit erhöhter Luftbelastung, aber auch solche mit gebietsfremdem Verkehrslärm wurden benannt und Verbesserungen gefordert. Die auf dem Papier nachgewiesene Schaffung von lärmfreien Zonen in den Wohngebieten erwies sich in vielen Fällen als Schönfärberei. Für aus stadthygienischer Sicht problematische Wohnungen wurden Anregungen gegeben.

Die Ergebnisse der Begutachtung wurden mit den Städten und Baubetrieben beraten und mussten bei der Überarbeitung und Umsetzung des Wohnungsbaus berücksichtigt werden.

Nach 1990 wurden vergleichbare Untersuchungen in der Bundesrepublik zu geplanten oder bereits gebauten Wohngebieten im Rahmen der ExWost-Vorhaben (Experimentaler Wohnungsbau) gemacht. Das konnten nur Stichproben sein, wofür sich die Städte bewerben mussten. Da seit den 1990er Jahren Wohngebiete in den Dimensionen des Wohnungsbauprogramms der DDR nicht mehr gebaut wurden, ist diese Forschung eingeschlafen, sollte aber gerade jetzt, wo es wieder For-

derungen nach mehr Wohnungen gibt, aus dem Dornröschenschlaf geweckt werden.

4.3 Untersuchungen zur „Intensiven Stadtentwicklung" – Einstieg in eine neue Strategie zur Weiterentwicklung der Städte

Die Auseinandersetzung mit der Generalbebauungsplanung als Methode und dem Wohnungsbauprogramm der DDR vermittelte uns einen sehr präzisen Überblick über die stadtplanerischen, vor allem aber über die volkswirtschaftlichen Zustände in der DDR. Dass es dabei regionale Unterschiede zwischen alten und jungen Städten, zwischen Nord und Süd oder im Hinblick auf die Wirtschaftskraft gab, war nicht das Problem. Das zentrale Problem war vielmehr, dass die gesamte strategische Ausrichtung der Volkswirtschaft nicht die Zeichen der Zeit erkannte. Die DDR war volkswirtschaftlich ein „gläubiger" Staat: man glaubte daran, dass der Sozialismus richtig ist und dass sich die Planwirtschaft als einzige Methode durchsetzen würde. Letztlich wurde ignoriert, dass man in einem harten Wettbewerb mit einem zwar „absterbenden", aber immer noch wesentlich eloquenterem System steht, und dass die Menschen in der DDR andere Ziele hatten als die Oberen mit ihren „Ich liebe euch doch alle"-Parolen an ihre „Untertanen".

Wir Stadtplaner gehörten und gehören auch noch heute zu den „Gutmenschen", die meinen, für die Städte und ihre Bewohner das Beste zu wollen. („Gutmenschen" ist zwar das Unwort des Jahres 2016; ich kann aber dennoch damit leben.) Wenn dem so ist, müssen wir die Koordinaten unseres Handelns aber auch immer wieder neu justieren, wir müssen wissen, wo wir mit unserem Tun stehen. Der objektive Maßstab ist die Frage nach der Nachhaltigkeit unseres Handelns: Haben die Ergebnisse unseres Tuns längerfristigen Bestand und dienen sie dem Ziel eines verantwortlichen Umgangs mit der Schöpfung. Die andere Seite ist: Gelingt es uns, die Menschen auf diesem Weg mitzunehmen und sind wir bereit, mit diesen gemeinsam immer wieder unser Tun zu prüfen, es an den tatsächlichen Gegebenheiten zu messen und dementsprechend zu lernen, neue Wege zu beschreiten. Dabei wird man ohne gewisse Leitbilder nicht auskommen. Wir müssen schon wissen, in welche Richtung wir gehen wollen, welches Ziel wir anstreben. Wir dürfen aber

nicht vergessen, dass unsere Leitbilder nur Hilfen für die nächsten Schritte sein können. In diesem Sinne sind wir schon damals den Prinzipien der Nachhaltigkeit gefolgt. In "kirchlichen Kreisen" wurde das subsumiert in der Trias: "Frieden - Gerechtigkeit - Bewahrung der Schöpfung".

Es stellt sich dann auch die Frage, was der Gegenstand, das Objekt ist, auf den sich unser Handeln konzentriert. Nun könnte man meinen: Das ist unsere gesamte Lebensumwelt bis hin zum Kosmos. Ich glaube, da würden wir Stadtplaner uns gewaltig übernehmen. Wir tragen vielleicht ein kleines Stück dazu bei. Das wäre schon schön. Aber - und das ist m. E. wichtig - wir sind dabei nicht allein und gehören zu einer langen Kette von Menschen, die vor uns da waren und die nach uns kommen werden. Das ist eine wichtige Einsicht, zu der man aber erst kommen muss.

Und so, wie wir selbst uns als Glied in einer langen Kette verstehen dürfen, so geht es auch dem Objekt unseres Handelns, der Stadt. Auf unseren Horizont bezogen, begleiten und gestalten wir die Stadt über einen kleinen Zeitraum, vielleicht nur auf einem kleinen Stück ihrer Fläche... Wir sind gut beraten, die Stadt so zu sehen, wie sie ist, und unseren Beitrag zu leisten, dass sie auch durch unsere Arbeit Stadt bleibt und unseren Kindern Heimat ist. Auch das einzusehen, ist nicht einfach. Die Geschichte zeigt, dass die Städte ein hohes Beharrungsvermögen haben und die großen futuristischen Projekte fast nirgendwo umgesetzt wurden. Das galt für Babylon, für die Universalstädte der Renaissance und gilt auch für die Planung totalitärer Systeme. Als Stadtplaner fühlten wir uns auch in der DDR der europäischen Stadt verpflichtet. Sie scheint ein guter Humus zu sein, auf dem eine Gesellschaft wachsen und sich entwickeln kann. Und wenn man sich dazu bekannt hat, sieht man diese Stadt auch mit anderen Augen und fragt sich, was man selbst dazu beitragen kann, dass sie weiter ein guter Nährboden ist. So wird auch hier deutlich, warum unser Begriff von Kultur etwas ganz Handfestes, keineswegs Abgehobenes ist. „Kultur“ kommt aus dem Lateinischen und dort aus dem Tätigkeitswort „colere“.

Das hat viele Bedeutungen: bebauen, pflegen, ehren! Wenn man diese Begriffe genauer anschaut, können sie auch als Stufen der Erkenntnis und Aneignung verstanden und gedeutet werden: etwas (be)bauen, dann pflegen und dann kann man es auch ehren, also werthalten. Kultur hat also zutiefst erdverbundene Wurzeln. Wenn sie diese Bindung verliert, ist sie m. E. auch nichts wert!

Im Nachkriegsdeutschland war es offensichtlich nicht einfach, sich zu dieser Bindung und Verbindung zu bekennen. Das Dritte Reich, die Nazis, hatten zwar behauptet, dass sie ihre Politik auf Blut und Boden gründen, aber sie haben das gemacht, indem sie den Boden mit dem Blut von Millionen Menschen getränkt haben und haben damit gerade die Vielfalt zerstört, die uns an unserer Welt und an den Menschen so gefällt. Und aus Sorge, dass man sich plötzlich in totalitären Strukturen wiederfindet, hat man nicht nur in der DDR die Wurzeln abgeschnitten. Im Städtebau ergab sich ja die Chance für einen totalen, also allumfassenden Neuanfang, lagen die Städte doch in Trümmern. Meine Schwiegermutter berichtete, dass sie noch 1950 vom Dresdner Hauptbahnhof zum Altmarkt auf einem drei Meter breiten Gehweg lief. Rechts und links waren die Trümmer aufgetürmt! Und so sah es ihn vielen Städten Europas aus.

In den westlichen Teilen Deutschlands besetzte die Moderne durch die Bomben freigewordene Plätze für neue, eben „moderne" Bauten, in der DDR begann man auch so, schlug aber dann einen neuen Kurs ein: Nationale Bautraditionen wurden aufgenommen. Wir spotteten als Schüler und Studenten über den Zuckerbäckerstil der Stalinallee in Berlin oder des Altmarktes in Dresden. Unter diesen Vorzeichen ging die Stadtentwicklung in Ost und West getrennte Wege. Manchmal waren die Weichen nur zufällig so gestellt, dass der Zug in eine andere Richtung fahren konnte. Viele westdeutsche Großstädte leiden heute darunter, dass sie ihre historischen Kerne durch damals „schicke" Neubauten ersetzten. Die Stadt Münster bildete da eine Ausnahme: Vor die Frage gestellt: „Trümmer weg – Neubauten her" oder „Trümmer aufbauen, alte Straßenzüge wieder herstellen" hat eine Stimme im

Stadtrat die Waage zugunsten der Erhaltung gesenkt! Und die Münsteraner sind froh: Tatortkommissar Thiel kann immer noch und immer wieder über den Prinzipalmarkt radeln!

In der DDR konnte man anfangs kein Geld für die Stadtgestaltung ausgeben und wollte auch nicht gern direkt an die Historie anknüpfen. Für die SED war die alte Stadt eben geprägt von den kapitalistischen Zuständen. Damit sollte endlich Schluss sein! Auch die Wohngebiete aus der Gründerzeit gerieten in Misskredit. Ihre Pflege wurde unterlassen. Und es wurde auch alles getan, um die Substanz schlecht zu reden. Mit den geringen Mieteinnahmen ließ sich der Bestand kaum erhalten, geschweige denn die Ausstattung verbessern. Die Privatbesitzer waren froh, wenn sie ihre Häuser loswurden und der KWV, der Kommunalen Wohnungsverwaltung, überlassen konnten. Nur in den Kleinstädten und auf dem Land konnten die Häuser durch Nachbarschaftshilfe erhalten und teilweise auch modernisiert werden. Die Eigenheimbesitzer in der DDR waren schließlich auch die einzigen, die wussten, was eine Wohnung wirklich wert war und dass sie ihnen auch Verantwortung abverlangte. Die Mieter in der DDR – und auch wir Stadtplaner - wussten alle, dass das Wohnungsmanagement so nicht weitergehen konnte. Der Staat setzte auf den Wohnungsneubau, auf die Platte, auf die Gebiete am Rande der Stadt. Da mussten alle Leistungen der Infrastruktur neu erbracht werden, ohne dass man die Altbaugebiete und deren Verkehrs- und Versorgungsanlagen abschalten konnte.

Das Anliegen einiger „Vordenker" unseres Instituts war es Anfang der 1970er Jahre, dieser unsäglichen Entwicklung einen Riegel vorzuschieben! Dazu waren mehrere Schritte in der Forschung nötig:

Zuerst musste man sich Gedanken machen,

- wie wir den Gegenstand der Bauaufgabe, das heißt die Bausubstanz über und unter der Erde erfassen,

- wie wir Bausubstanz bewerten im Hinblick auf ihre Erhaltungsfähigkeit und den Aufwand zur Modernisierung und zur Anpassung an zukünftige Erfordernisse,
- wie wir die Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Stadtteile erkunden,
- wie wir uns die zukünftige Nutzung auch unter Beachtung des Betriebsaufwandes vorstellen und
- wie wir eine Strategie entwickeln, die die bisherige Politik vom Kopf auf die Füße stellt.

Eine Gruppe um Martin Beutel machte sich diese Mühe, die eigentlich wie eine Herkulesarbeit anmutet. Da brauchte man viel Zeit, gute Grundlagen, nützliche Ideen... Das Ganze mündete in eine Strategie zur Erkundung und Nutzung der „Städtebaulichen Intensivierungsmöglichkeiten". Ja, es ging uns nicht um eine „Ausdehnung" der Städte, sondern darum, die bestehende Substanz, die Bauflächen und Freiflächen, die Gebäude und die Infrastruktur besser zu nutzen und dabei auch zukünftigen Ansprüchen gerecht zu werden. Und das heißt ja eigentlich „nachhaltig" zu wirtschaften, also den Nutzen zu erhöhen, ohne jemandem anderen etwas wegzunehmen oder die Schätze unserer Erde auszuplündern. Wenn wir es besser haben wollen, wenn wir es guthaben wollen, dann muss das durch uns selber erarbeitet und erdacht werden. Aber wie wollte man an die Aufgabe herangehen?

4.3.1. Methodischer Ansatz

Zuerst wurde eine Methode entwickelt, mit der man die Reproduktionsbedingungen der Städte und ihrer Teilgebiete relativ leicht und intelligent, also ohne zu großen Aufwand, erfassen kann. Wir suchten also nach Stadtteilen und Bebauungsstrukturen, die gut erkennbar sind und in vielen Städten immer wieder vorkommen, also "typische" Strukturen. Natürlich denkt jeder in seiner Stadt, dass es

die oder jene Bebauungsform nur bei ihm gibt, sie einmalig ist. Dagegen mussten wir die Aussage stellen, dass es doch oft einen gemeinsamen Nenner gibt, egal, ob sich die Bebauung in der einen oder anderen Stadt befindet. Damit es nicht zu viele Typen gibt, mussten wir natürlich sehr stark verallgemeinern. Und aus diesem Prozess wurden zehn Typen von Bebauungsstrukturen dargestellt, von den mittelalterlichen Stadtkernen und den Gebieten vor der industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts über die Gründerzeit, die Zwischenkriegszeit bis in die Nachkriegszeit in Plattenbauweise. Weiter gab es noch die Strukturtypen der Einfamilienhaus- und dörfliche Gebiete.

Für diese typischen Bebauungsstrukturen wurden Beispiele ausgewählt, an denen beispielhaft, recht systematisch, letztlich aber hypothetisch demonstriert wurde, wie sie sich baulich entwickeln könnten. Also: wie kann ein Gründerzeitquartier so weitergebaut werden, dass bessere hygienische Bedingungen herrschen, jede Wohnung ihr Bad und WC besitzt, dass kleine und große Wohnungen gemischt werden, dass ganz unterschiedliche Lebensstile dort gelebt werden können? In Berlin gab es in den Hinterhäusern und Quergebäuden häufig auf einem Treppenabsatz vier Türen, die jeweils in Wohnungen führten, die nur aus Küche und Zimmer, teilweise nur aus Kochstube bestanden. Die Räume hatten keine Querlüftung und oft auch keine Sonne. Die Toiletten waren auf der Treppe, ja manchmal sogar im Keller. Durch den Umbau solcher Etagen konnte man es aber erreichen, dass aus 4 Einzimmerwohnungen zwei 3-Zimmerwohnungen wurden, die alle Querlüftung, Sonne und auch ein Bad hatten. Mein Kollege Gerd Hillebrecht hat sich diesen Fragen akribisch gestellt, viele Varianten aufgezeichnet und dann ausgewertet: Wie viele Wohnungen, wie viele Zimmer, wie viele Menschen konnten im besten Fall untergebracht werden? Wie stieg der Wasserverbrauch und was brachte eine moderne Heizung. Was konnte aus den dunklen Erdgeschossen werden, Büros, Werkstätten, Lagerräume? Manche dieser Entwürfe waren überzogen, aber sie zeigten, dass auch die noch so altmodischen Häuser der Gründerzeit gut genutzt

werden konnten. Inzwischen kann jeder an den realisierten Sanierungsgebieten der Jahre nach der Wiedervereinigung sehen, was alles möglich ist. Als wir diese Überlegungen anstellten, haben wir dafür nur Hohn und Spott geerntet!

Jede der o.g. Bebauungsstrukturen wurde methodisch und sorgfältig auf ihre Intensivierungspotenziale hin untersucht, modellhaft, grob und nur mit dem Mittel des städtebaulichen Entwurfs. Bei der Weiterentwicklung der Zwischenkriegsbebauung ging es beispielsweise auch darum, die Mischung mit anderen Nutzungen zu verbessern. Die Nachkriegsgebiete mit ihren Zeilenbauten wurden räumlich aufgewertet, die Garagenhöfe durch Wohnwürfel überbaut, die Giebel mit Ecken versehen und so verdichtet. Natürlich gibt es auch viele Möglichkeiten, die oft sehr lockeren Einfamilienhausgebiete durch zusätzliche Häuser aufzuwerten und die Grundstücke besser zu nutzen. Diese Überlegungen aus den frühen 1970er Jahren galten als Utopien, Keiner konnte sich das damals vorstellen! Dass das realistische Ansätze waren, hat ja inzwischen die Praxis nach der Wiedervereinigung von 1990 gezeigt. Damals fanden wir für solche Denkansätze kaum Unterstützer! Für diese Gebiete und Modellbeispiele wurden von uns schließlich die wichtigsten Kennziffern ermittelt: Wohnfläche, Einwohner, Wasserbedarf, Abwasseranfall, Energiebedarf, Kosten für Erhalt, Sanierung, Modernisierung....

Im Ergebnis dieser Arbeit hatten wir gewissermaßen einen „Baukasten“, mit dem wir die bestehenden Städte planerisch reparieren, umgestalten, den wachsenden Ansprüchen anpassen und so auch den Nachweis führen konnten, was man auf den bereits erschlossenen Flächen alles unterbringen könnte. Damit wollten wir das Bauen auf der "grünen Wiese" vermeiden und somit uns und unsere Nachkommen von unnötigen Kosten entlasten und den Flächenverbrauch eindämmen.

Der Ausgangs- und Angelpunkt für unsere Konzepte zur intensiven Stadtentwicklung war der Wohnungsbau. Aber wir mussten auch die anderen städtischen Funktionen berücksichtigen: genügend Plätze für die Kinder in Kinderkrippen, Kinder-

gärten und Schulen, Platz für die Autos, Spiel- und Sportflächen usw. Auch das konnte man nur mit der Methode des städtebaulichen Entwurfs und unter konkreten Bedingungen testen.

In diesem Zusammenhang erinnerte ich mich an das Gleichnis-Gedicht von Gottfried August Bürger von den Schatzgräbern im Weinberg:

Ein Winzer, der am Tode lag,
rief seine Kinder an und sprach:
"In unserm Weinberg liegt ein Schatz,
grabt nur danach!" - "An welchem Platz?"
schrie alles laut den Vater an. -
"Grabt nur!" - O weh! Da starb der Mann.

Kaum war der Alte beigeschafft,
so grub man nach aus Leibeskraft.
Mit Hacke, Karst und Spaten ward
der Weinberg um und um gescharrt.
Da war kein Kloß, der ruhig blieb;
man warf die Erde gar durchs Sieb
und zog die Harken kreuz und quer
nach jedem Steinchen hin und her.
Allein, da ward kein Schatz verspürt,
und jeder hielt sich angeführt.

Doch kaum erschien das nächste Jahr,
so nahm man mit Erstaunen wahr,
dass jede Rebe dreifach trug.
Da wurden erst die Söhne klug
und gruben nun jahrein, jahraus
des Schatzes immer mehr heraus.

Wir versuchten, unsere Stadt als unseren Weinberg zu verstehen, den es zu hegen, zu pflegen und zu gestalten gilt. Sie selbst hat das Potenzial, Früchte auch für die nächsten Generationen zu tragen. Erst wenn wir diese Möglichkeiten ausgereizt haben, haben wir das Recht, die Städte zu erweitern, neue am Rande oder wo auch immer zusätzlich zu bauen.

4.3.2 Pilotprojekte der städtebaulichen Intensivierung und Beispielplanungen zur intensiven Stadtentwicklung

Ich bin in die Forschungsprojekte zur Intensivierung der Stadtstrukturen, d.h. zur Weiterentwicklung und Ertüchtigung der bestehenden Stadtstrukturen, erst nach und nach hineingeraten. Das erste Test-Beispiel für eine Anwendung etwa 1972 war wohl auch eines der schwierigsten: Martin Beutel hatte mit dem Büro für Städtebau der „Hauptstadt der DDR Berlin" den Stadtbezirk Prenzlauer Berg herausgesucht!

Hier möchte ich einen Schritt zurück und in die eigene Entwurfspraxis gehen: Als die DDR begann, auch über den Umgang mit der Substanz nachzudenken, gab es einige – heute würde man sagen – „Pilotprojekte". Am Arkonaplatz in Berlin wurde erstmals ein größeres Stadtareal aus der Gründerzeit erneuert: Abbruch von Hinterhäusern und Entkernung, Einbau von Bad und WC, bescheidene Grundrissänderungen, Instandsetzung der Fassaden, Schaffung von Freiflächen, Einordnung von Kindergärten und Kaufhallen. Eigentlich eine ganze Menge. Es kamen nicht nur interessierte Westberliner Kollegen und staunten, es kam auch Erich Honecker und ließ sich von einer Familie zu Kaffee und Kuchen einladen. Mit dem Besuch wurde deutlich: Die Partei kümmert sich auch um die Menschen in den Altbaugebieten!

In dieser Phase gab es aber kaum Architekten und Bauleute, die sich mit dem Umbau beschäftigten. Irgendwie hatten einige ISA-Kollegen Kontakt zu einer Kommunalen Wohnungsbaugesellschaft (KWV) bekommen und wir verdingten uns als Projektanten für zwei Häuser am Arnimplatz in Berlin-Prenzlauer Berg. Mit Jörg Streitparth, Rolf Linke und Gerd Wessel – unter Duldung des Direktors – machten wir uns also daran, Altbauten umzugestalten. Ich hatte am meisten damit zu tun, meine Kollegen zur Arbeit am Projekt anzuhalten und die Verbindung zu den Baubetrieben zu sichern. Da haben wir mitbekommen, welche Grundprinzipien die damaligen Bauunternehmen eingehalten haben, wo sie ordentlich und wo sie sehr nachlässig gebaut haben. Die beiden Häuser waren kurz nach 1900 errichtet worden. Schritt für Schritt erschloss sich uns bei dem Projekt die Struktur der Gründerzeitbebauung. Dazu gehörten Feinheiten der Grundrisse und die Unterschiede von Geschoss zu Geschoss. Da gab es eben die „Bel-Etage" mit zwei Wohnungen. Darüber wurden auf der gleichen Fläche drei Wohnungen untergebracht. Die „Berliner Zimmer" bildeten den Übergang zum Seitenflügel und zu den Hinterhäusern, die als Quergebäude oder als Gartenhäuser bezeichnet wurden. Der Begriff „Hinterhaus" war verpönt! In einem „Raumbuch" wurde festgehalten, was zu reparieren und zu verändern ist: Dielenverstärkung, Fensteröffnungen erweitern, Einsetzen von Verbundfenstern, Heizungsanlage, Verlegung der Küche... Es ging also relativ unkompliziert zu. Wir haben stets dafür gesorgt, dass Brauchbares vom Bestand, z.B. die schönen Türen, auch weiter genutzt werden konnte. Dennoch ging sehr viel auf den Müll. Es war eigentlich eine ganz gute Schule, die uns ertüchtigte, unsere weitere Forschungsarbeit zu „erden".

Pilotprojekt: Berlin – Prenzlauer Berg

Nach den damaligen Vorstellungen der SED und der Staatlichen Plankommission war es jedoch eigentlich unmöglich, unter solchen Verhältnissen, wie sie im Prenz-

lauer Berg herrschten, sozialistisch leben zu können! Nun muss man ja auch eingestehen, dass die ganz alten Genossen als Kinder die Zilleschen Verhältnisse noch kennen gelernt hatten. Sie wenig Sinn für die verklärte Begeisterung neoromantischer Träumer hatten. Erich Kästner hat ja in „Emil und die Detektive" das Leben geschildert und Otto Nagel und Heinrich Zille haben es gemalt oder gezeichnet! Der Sozialismus war angetreten, solche Verhältnisse grundlegend zu ändern! Die Plankommission fasste das in Zahlen zusammen: Auf dem Prenzlauer Berg können höchstens 120.000 Menschen glücklich und sozialistisch leben! Da damals aber 190.000 Einwohner dort gemeldet waren, sollte aufgelockert und sollten für 70.000 Menschen neuer Wohnraum - natürlich außerhalb der Kernstadt und auf der „grünen Wiese" geschaffen werden!

Wir traten als Stadtplaner an, den Gegenbeweis zu liefern und zu erforschen, wie viele Menschen bei einer behutsamen, den Bestand schonenden Umstrukturierung dort leben könnten. Wir mussten uns dazu einige Ziele und Vorgaben selbst setzen. Dazu gehörte auch, dass wir meinten, dass jede Familie für jede Person ein eigenes Zimmer und dann noch eins für alle zusammen braucht: also Eltern und zwei Kinder müssten eigentlich 5 Zimmer haben. Die „Norm" für den Wohnungsneubau war: für eine Person gab es nur 0,8 Zimmer, was ja nur ein rechnerischer Wert ist. Er bedeutet aber, dass manche Ehepaare mit einem Zimmer auskommen mussten und Familien mit zwei und mehr Kindern oft nur drei Zimmer besaßen! Wir hatten allerdings eine großzügigere Raumzuteilung als die staatlich vorgegebene auferlegt!

Die Kollegen haben auf der Basis unserer Forschung zu den o. g. Strukturtypen angefangen, den Stadtbezirk Prenzlauer Berg durchzuplanen mit kleinteiligen Maßnahmen, aber auch mit gezielten Abrissen, z.B. um Platz für Spielplätze, Kitas oder Garagen zu schaffen. Das war eine aufwändige Arbeit. Nur ein Beispiel: In den Hinterhäusern gab es je Treppenabsatz vier Wohnungstüren, hinter denen sich also vier Wohnungen, meist Zimmer mit Küche, verbargen. Die Toilette be-

fand sich auf halber Treppe. Die jeweiligen Wohnungen waren nur nach einer Hofseite ausgerichtet. Sonne? Querlüftung? Alles Glückssache! Wir feilten an den Grundrissen: Durchstich der Wohnungen, dadurch zweiseitige Belüftung und vielleicht auch bessere Belichtung. Aus den vier Kochstuben wurden zwei ordentliche Wohnungen mit jeweils zwei großen und einem kleinen Zimmer, Küche und Bad.

Wir haben schließlich den Prenzlauer Berg in drei Umbau-Zonen eingeteilt: Im Bereich zwischen Torstraße und Schwedter Straße - Metzer Straße sollte der Schwerpunkt auf Modernisierung und Teilabriss der Hinterhäuser gerichtet werden. Daran anschließend - etwa bis zum S-Bahn-Ring - sollten vorrangig Instandsetzung und Modernisierung angestrebt werden. Und die nördlich anschließenden Gebiete brauchten eigentlich nur „in Ordnung" gebracht zu werden, das heißt, es musste dafür gesorgt werden, dass der Bauzustand erhalten blieb und dass es keinen weiteren Verschleiß gibt.

Als wir alles durchgeplant und durchgerechnet hatten, „landeten" wir bei Wohnraum und Gemeinbedarfseinrichtungen für 175.000 Einwohnern, hatten also nur einen „Verlust" von 15.000 Einwohnern durch Neubau außerhalb auszugleichen. Damit wollten wir auch nachweisen, dass unsere Städte eigentlich genug Reserven haben, die Bewohner in den bebauten Gebieten unterzubringen!

Für solche Konzepte haben wir uns leider vergeblich eingesetzt. Ich kann mich erinnern, dass wir im Frühjahr 1989 zu einer Klausur im Bauhaus Dessau waren, wo parallel zu unserer Klausur von anderen Kollegen ein interner Wettbewerb zur Umgestaltung des Gebietes am Wasserturm in der Rykestraße lief. Kollektive vom Ingenieurhochbau (IHB) und vom Wohnungsbaukombinat (WBK) sowie eine Gruppe junger Kollegen aus unserem Institut hatten Vorschläge des Umbaus erarbeitet. Das Wohnungsbaukombinat wollte das ganze Quartier abreißen und Platten hinstellen. Der Ingenieurhochbau ließ drei alte Häuser stehen, der Rest wurde neu gebaut. Unsere jungen Kollegen vom ISA schlossen eine Baulücke mit Neu-

bauten und sanierten die anderen alten Häuser. Es war sehr unangenehm mitzuerleben, wie der Baustadtrat in Rage geriet und die jungen Leute fertigmachte. „Wer soll das denn bauen? Wer soll darin wohnen? Ich habe meine Kräne und meine Platten und, wenn ihr für die keinen Platz habt, dann bauen wir nur in Marzahn oder Hellersdorf. Dort können die gut produzieren und ich kann den Bauarbeitern das 13. Monatsgehalt auszahlen." Wir sprangen unseren jungen Kollegen zur Seite und wendeten ein, dass die DDR sich das Konzept Abriss und Neubau gar nicht leisten kann, dass wir auf diese Weise das Wohnungsproblem nie lösen würden! Übrigens: dieser „Auftritt" fand kurz vor der von der SED manipulierten Wahl im Mai 1989 statt. Die Partei vertrat den Standpunkt: Im Prenzlauer Berg kann man nicht sozialistisch leben! Großflächiger Abriss und Plattenneubau sollten die Lösung sein.

Pilotprojekt: Berlin - Friedrichshain

Als nächstes Testfeld nahmen wir uns etwa 1973/74 den Stadtbezirk Friedrichshain mit seinen rund 130 000 Einwohnern vor. Dort musste ich vor allem die Verkehrserschließung für den Stadtumbau entwerfen. An den Verkehrstrassen musste ich im Grundsatz nicht viel ändern. Wir schlugen viele kleinteilige Maßnahmen vor: Wir machten die Kreuzungen enger, sicherten Radwege und versuchten, den Verkehr in den Wohngebieten zu beruhigen. Da haben wir überlegt mit Einbahnstraßenregelungen anzufangen, dann aber doch lieber darauf verzichtet und andere Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung erschlossen. Das größte Problem bestand darin, in den dicht überbauten Gebieten ausreichend Stellplätze für die Autos zu schaffen. Trabi oder Wartburg waren in der DDR ganz wichtige Statussymbole. Da man sie nur auf langjährige Bestellung bekam und Ersatzteile Mangelware darstellten, war die Sicherheit des Autos besonders wichtig. Jeder wollte, bevor er ins Bett ging, noch einmal einen Blick auf sein Auto werfen können. Ein Garagenwagen

verlor schon gar nicht an Wert und konnte auch nach 10 Jahren noch zum Neupreis verkauft werden!

Die Motorisierung, also die Anzahl der PKW je 1000 Einwohner, mussten wir damals mit 200 PKW/1000 E berücksichtigen. Ja, das waren noch sparsame Zeiten! Heute liegt die Motorisierung auf dem Land bei über 500! Auf dem Lande haben drei Leute zwei Autos, in manchen Städten auch. Aber in wirklichen Großstädten liegt die Motorisierung bei 300 bis 350 PKW/1000 E. Dennoch hat uns damals schon die Zahl 200 viele Sorgen gemacht. Wir haben da und dort kleine Quartiere abgerissen, um Großgaragen unterzubringen. Da gab es einen interessanten Planungs-Typ von Prof. Büttner aus Weimar: die einzelnen Geschosse und Parkebenen waren schräg angelegt, so dass sie gleichzeitig als Rampe dienten. Ich weiß gar nicht, ob jemals so ein Typ gebaut wurde.

Durch den Friedrichshain mussten wir aber auch eine neue Straße, eine Art „Stadtautobahn" führen: Der Autobahnzubringer vom Schönefelder Kreuz, das damals gerade fertiggestellt worden war, führte bis zu Elsenbrücke in Treptow. Weiter geradeaus ging es nicht, da sich dort schon die Mauer und die Grenze nach Neukölln in Westberlin befand. Wir mussten mit der Trasse also nach Norden abknicken und unterquerten das Ostkreuz, untertunnelten die Gürtelstraße und kamen erst nördlich der Frankfurter Allee wieder ans Tageslicht. Eine sehr wagehalsige Trasse, die gefordert worden war, weil die Stasi nicht wollte, dass die Autos an ihrem Sitz in der Normannenstraße vorbeifahren! Wir hatten immer ein schlechtes Gewissen bei dieser Planung, doch, kaum zu glauben, die Berliner Stadtautobahn soll zukünftig von Treptow nach Prenzlauer Berg genau diese Trasse aufnehmen!

Unser Stadtumbautestfall ergab auch für den Stadtbezirk Friedrichshain, dass wir mit einem relativ geringen Verlust an Einwohnern hätten rechnen müssen, dass also auch dieser Teil Berlins für zukunftsfit gemacht werden kann und das ohne Abriss!

Beispielplanung: Stadt Dresden

Im Jahre 1981 haben wir die Stadt Dresden als Testobjekt einbezogen. Detlef Bankert, ein jüngerer Kollege, bekam den Hut auf. Er sollte sich dort verdient machen und so für höhere Aufgaben qualifizieren. Ich war daher also längere Zeit in Dresden beschäftigt und wohnte bei meiner Schwiegermutter im Ortsteil Striesen.

Im Rathaus setzten wir uns mit den Dresdner Kollegen zusammen und berieten, wie wir das Planungsgeschehen der Stadt korrigieren können, denn auch den Dresdnern war die ausufernde Stadtentwicklung bei gleichzeitig zunehmenden innerstädtischen Brachen ein Gräuel. Die Stadt hatte vom Bezirk ein Kontingent von 10.000 Neubauwohnungen im Fünfjahrplan zugesprochen bekommen, die in kurzer Zeit gebaut werden sollten. Das Kontingent war aber in sehr große Pakete gepackt, die so nicht in die Stadt passten, sondern in Gorbitz realisiert werden sollten. Danach war eine Großsiedlung in Langebrück geplant. Gleichzeitig stellten wir aber durch unsere Untersuchungen fest, dass innerhalb der bebauten und erschlossenen Stadt für mehr als 20.000 Neubauwohnungen Platz war. Beispielsweise waren zwar große Teile der Stadt im Krieg zerstört worden, aber beim Wiederaufbau stellte man die Häuser weit auseinander oder ließ die Ecken der Quartiere, die von den Bomben gezielt zerstört worden waren, frei. Die Wohngebiete Dresdens hinterließen damals einen sehr zersplitterten Eindruck von einzelnen Vorkriegsbauten, ergänzenden Zeilen der 1950er und 1960er Jahre, Garagenhöfen und verwahrlosten Freiflächen.

Wir empfahlen dem Baustadtrat, er möge doch einen Wohnungsbautyp anfordern, der wie ein Würfel ausschaut, fünf Geschosse hat, ca. 14x18m Grundfläche besitzt und 12 bis 15 Wohnungen aufnehmen kann. Solche „Würfel" gab es in manchen Baukombinaten der DDR. Mit einem solchen „Erzeugnis" hätte man viele der Brachen und Ecken schließen können, und so die typische Dresdner Bebauungsstruktur weiterführen könnte, ohne dass man einen Meter Straße, Wasserleitung, Ab-

wasser und Fernwärme zusätzlich bauen müsste. Noch besser wäre auch die soziologische Zielsetzung zu erfüllen, hätte man den älteren Bürgern in den neuen Würfeln altersgerechte und kleine Wohnungen anbieten können. Die Leute wären nicht nur im „Heimat-Kiez", sondern vielleicht auch in der Nähe ihrer Kinder und Enkel geblieben und hätten denen ihre großen Wohnungen überlassen können. Wir strebten also eine zielgenaue und kleinräumliche Umgestaltung der Stadt an.

Alle unsere Überlegungen wurden dokumentiert, den Verantwortlichen der Stadt und des Bezirks übergeben, aber nicht gewürdigt und schon gar nicht umgesetzt.

Beispielplanung: Stadt Suhl

Mein letzter lokaler Einsatz in Sachen „Intensive Stadtentwicklung" hat mich im Januar 1989 nach Suhl geführt. Suhl war keine der besonders schönen Thüringer Städten. Es war keine Residenzstadt, hatte aber auch kein besonders starkes Bürgertum, sondern war eine Waffenschmiede. Klein, aber oho, das war das Markenzeichen der Suhler Gewehre und Pistolen. Ein Waffenschmied ziert den Stadtbrunnen. Bekannt war die Stadt auch wegen ihrer Simson-Motorradwerke.

Die Stadt liegt eingezwängt zwischen den Bergen des Thüringer Waldes. Von der Stadt aus gibt es drei Siedlungsarme nach Südosten in die Berge, nach Norden Richtung Zella-Mehlis und nach Südwesten, Richtung Meiningen. Letztere Stadt war Residenzstadt, hatte eine große kulturelle Vergangenheit samt Theater und war auch Verwaltungssitz. Als die DDR die Länder abschaffte, wurde jedoch nicht Meiningen, sondern Suhl zur Bezirkshauptstadt. Der Rennsteig, der Kammweg des Thüringer Waldes, liegt nicht nur so, dass man von oben in die schöne Landschaft gucken kann, er trennte auch sprachlich die Thüringer, leicht sächsisch Sprechenden, von den Franken, die eben fränkisch sprechen. Erst nach dem Ersten Weltkrieg sind größere Teile der ehemals sächsischen Herzogtümer an Bayern oder an

Hessen gefallen. SUHL war auch eine Abkürzung für **S**onstiges **U**nterentwickeltes **H**inter**L**and. Der Rest der Republik machte sich immer wieder darüber lustig.

Mit dem Aufstieg zur Bezirksstadt gab es einen großen Aufschwung. Die Industrie wurde ausgebaut und es entstanden viele neue Wohngebiete. Die Innenstadt war sehr klein und überschaubar. Es gab eigentlich nur eine Geschäftsstraße vom Markt zur Kirche. Damit der Sozialismus in Suhl städtebaulich in Erscheinung treten konnte, wurde in den 1950er Jahren ein klassizistisch anmutendes Kulturhaus gebaut. Einige Punkthäuser mit vielen Wohnungen begleiteten den Fluss, die Sehmar, wo noch eine alte Wassermühle die Geschichte des Ortes symbolisierte. Zum 20. Jahrestag der DDR bekam Suhl eine Kongresshalle. Die sah aus wie eine Schokoladentorte: kreisrund und mit einem gefalteten Dach. Die Kongresshalle existiert noch heute.

Meine Aufgabe war, die Suhler dabei zu unterstützen, dass der geplante Wohnungsneubau möglichst in der Stadt und nicht auf den Bergen ringsum, also „extensiv" erfolgen sollte. Ich bin mit den Kollegen, die in einem schönen Fachwerkhaus im Ortsteil Heinrichs saßen, Quartier für Quartier durchgegangen in der Hoffnung, dass wir hier etwas bauen konnten. Ich weiß nicht mehr, inwieweit es mir gelungen wäre, Schlimmeres zu verhüten...Der Plan hatte jedenfalls das Bewusstsein für das Bauen in der Stadt gefördert. Ich bekam auch von den dortigen Kollegen Anerkennung... aber mit dem Ende der DDR waren auch diese Gedankenspiele dahin. Suhl hat schwere Zeiten durchgemacht. Die historischen Bestände, auch die Kulturbauten der DDR, sind ordentlich hergerichtet worden. Ich glaube, die Einwohnerzahl hat wieder den Stand von vor 1950 erreicht. Die Nähe zu Bayern hat zwar dazu geführt, dass die Leute wenigstens dort Arbeit gefunden haben, aber die Abwanderung hält an. Gegenüber dem Höchststand hat die Stadt 16.000 Einwohner, also etwa ein Drittel ihrer Bevölkerung verloren

4.3.3. Standortbedingungen und Intensivierungspotentiale in 135 Städten der DDR

Mit den Berliner Beispielen hatten wir gewissermaßen eine planerische und strategische Feuerprobe bestanden. Nun ging es darum, diesen Denk- und Strategieansatz auf andere Städte zu übertragen, die Städte mit diesen Gedanken „anzustecken" und so vielleicht ein Umdenken auch in den Köpfen der Parteiführung zu bewirken.

Unter Leitung von Prof. Schattel hatten wir in den Jahren 1977 bis 1979 bei der „Analyse der Umgestaltungsbedingungen" die Standortbedingungen für die Entwicklung des komplexen Wohnungsbaus in 135 Städten einbezogen. Prof. Schattel hatte sich sehr stark mit dem Zusammenhang von Wohnungsbau und Nationaleinkommen (BSP) beschäftigt. Und so wurden die Untersuchungen vor allem unter ökonomischen Gesichtspunkten angelegt, jedoch auch mit stadtstrukturellen und sozialen Fragestellungen verknüpft. Die Städte mussten uns ihre Vorstellungen zum Wohnungsbau zuarbeiten und welche Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssen, also von der Flächenverfügbarkeit, der Anbindung an Netze des Verkehrs und der technischen Infrastruktur bis hin zum Abriss bzw. zur Verlagerung anderer Einrichtungen.

Auch bei dieser Untersuchung sammelten wir einen großen Datenschatz, den ich vor allem im Hinblick auf die Verkehrserschließung auswerten konnte. Gleichzeitig haben wir uns aber auch um den laufenden, also den Betriebsaufwand gekümmert. Dazu habe ich die entsprechenden Grundlagen und Kennwerte erarbeitet. So konnte man darstellen, welcher Verkehrsaufwand - getrennt nach ÖPNV und Individualverkehr - je Wohnung und Kilometer Entfernung vom Stadtzentrum zu bewältigen ist. Das scheint auf den ersten Blick sehr gewagt und gilt möglicherweise als spekulativ. Da ich aber auf eine Datenbasis von rund 2000 Wohnstandorten zurückgreifen konnte, sind solche Aussagen für strategische Konzepte durchaus - auch heute noch - verwendbar. Die Kennwerte samt Methodik haben wir mit

den Mitarbeitern des Verkehrswesens abgestimmt. Sie wurden in den „KORS – Katalog der Kenn-, Orientierungs- und Richtwerte des Stadtverkehrs“ aufgenommen.

Während die Analyse der Umgestaltungsbedingungen unter Leitung von Prof. Schattel in den Jahren 1977 bis 1979 auf den aktuellen Planungen der Städte basierte, sollten die nun folgenden Untersuchungen unter Leitung von Martin Beutel die tatsächlichen Verhältnisse in den Städten zur Grundlage der Strategievorschläge dienen, also die Schwächen und die Potenziale aufzeigen. Sie wollten wir wiederum in den 135 Städten und mit diesen gemeinsam erkunden. Die dortigen Stadtplanungsämter sollten dabei folgende Untersuchungen und Aufgaben durchführen:

- Einteilung der jeweiligen Stadt in die von uns vorgegebenen 10 Strukturtypen
- Ermittlung der Anzahl der dort existierenden Wohnungen
- Einteilung des Wohnungsbestandes in erhaltenswerte und nichterhaltenswerte Substanz
- Darstellung der erforderlichen Maßnahmen an der erhaltenswerten Substanz (Erhaltung moderner und guter Wohnbauten, Instandsetzung moderner, aber weniger gut erhaltener Wohnungen, Modernisierung von erhaltenswerten Wohnungen durch Einbau von Bad, WC, moderner Heizung)
- Darstellung der durch Abriss freiwerdenden Flächen und der darauf realisierbaren Neubauten im Sinne von Lückenschließung, Quartiersergänzung,
- Neubebauung bisher ungenutzter innerstädtischer Flächen
- Darstellung der bereits für die Bebauung mit Neubauten vorgesehenen und geplanten Flächen (Extensiver Wohnungsbau).

Man kann sich vorstellen, dass das in den Planungsbüros der Städte zwiespältig aufgenommen wurde. Zum einen machte es viel Arbeit, auch wenn von uns nun nicht gefordert wurde, dass alles bis auf den "letzten Hosenknopf" dargestellt wer-

den musste. Es ging ja eigentlich nur darum, sich einen Überblick zu verschaffen, welche Potenziale die Städte hatten und was „eigentlich" gemacht werden müsste, um sie für die Zukunft zu ertüchtigen. Zum anderen waren die Städte aber noch nie gefragt worden. Bisher hatten sie meist nur „Anweisungen" von oben zu folgen und gaben sich dementsprechend Mühe oder auch nicht. Auch dies war eine für unsere Kollegen ungewohnte Herausforderung!

Bei dieser Gelegenheit wurde uns auch wieder einmal deutlich, wie wichtig es ist, eine richtige Aufgabenstellung zu formulieren. Vereinfacht gesagt: Eine Sache kann nur gut gelöst werden, wenn die Aufgabe klar und gut formuliert ist. Die präzise Aufgabenstellung ist Voraussetzung für das Gelingen des Produktes.

Wir mussten uns also mächtig ins Zeug legen, um die Kollegen davon zu überzeugen, an dieser neuen Aufgabenstellung mitzuwirken. Wir konnten ihnen allerdings nicht versprechen, dass die jeweilige Stadt sofort etwas davon hatte, wenn sie mitmachte. Aber wir konnten locken mit dem Erkenntnisgewinn, den man erzielt, wenn man das Planungsgeschäft mal aus einer anderen, unserer Meinung nach ganzheitlichen Sicht betrachtet. Wir wollten aber gleichzeitig die in Partei und Regierung Verantwortlichen dazu bringen, den Kurs von der extensiven Stadtentwicklung auf die intensive Stadterneuerung auszurichten! Das muss in den Köpfen beginnen und sich dann über die Gesetze und die Finanzierung bis in die Planung und den Bau der Häuser und Wohnungen fortsetzen.

Die Städte hatten dazu einige Monate Zeit, wobei wir sie bei der Lösung der Fragen unterstützten. Als dann die Fragebögen mit den Zahlen und Übersichtsplänen bei uns eintrafen, hatten wir einen wunderbaren Überblick über 135 Städte der DDR. Wir konnten die Bauaufgabe, wie sie sich ohne ideologische oder rosarote Brille darstellte, erfassen und entsprechende Beziehungen zu der offiziellen Planung herstellen. Auch die Einwohner- und die Haushaltsentwicklung wurde von uns mit einbezogen.

4.3.4 Kleines Zwischenresümee zu den Beispielplanungen und Pilotprojekten

Aus gesamtstaatlicher Sicht konnten wir mit unseren Untersuchungen nachweisen, dass die in den Städten verfügbaren Innenpotenziale fast aller Städte im Großen und Ganzen ausreichen würden, um das Wohnungsbauprogramm zu erfüllen, d.h. jeder Familie ihre Wohnung samt Infrastruktur zuzuteilen, nach den damaligen Maßstäben für eine angemessene Wohnraumversorgung zu garantieren. Unter Beachtung einer konsequenten Priorität der Innenentwicklung waren es nur die Städte Berlin und Rostock, bei denen die von den Baukombinaten angebotenen und bevorzugten Wohnkomplexe auf der freien Fläche außerhalb der Städte gebaut werden mussten.

Die Städte waren durch die staatliche Baupolitik und die Macht der Kombinate in eine Entwicklung geraten, die im Gegensatz zur einer nachhaltigen Stadtentwicklung stand. Unsere Untersuchungen bezogen insgesamt 135 Städte ein, nicht aber die Kleinstädte und Dörfer. Ich versuchte später mit Hilfe von Stichproben und Quervergleichen auch die dortigen Wohnungsbilanzen zu bewerten. Dabei wurde klar, dass in den Gegenden, wo eine gewisse Bau- und Nachbarschaftskultur gepflegt wurde, die Wohnungsfrage selbst lokal geregelt werden konnte. Die DDR gestattete, etwa 10 % der Neubauwohnungen als Einfamilienhäuser zu errichten. In der DDR gab es auch damals schon eine „Landflucht“, zog es die jungen Leute in die Stadt, am liebsten gleich nach Berlin, aber die Dörfer hielten sich. Vorstellungen und Planspiele der Plankommission, man könne ganze Dörfer aus der Landkarte streichen, blieben ein schlechter Traum. Wenn solchen Dörfern wegen großer ortsansässiger Landwirtschaftsbetriebe mit Neubaublöcken „geholfen“ wurde, hat sich das leider auf das Landschaftsbild nicht besonders vorteilhaft ausgewirkt. In den vielen kleinen Kleinstädten hat sich die Wohnbausubstanz durch Nachbarschaftshilfe auch noch relativ gut gehalten.

In den Großstädten, den damaligen Bezirksstädten und den Schwerpunktstädten

wiederum wurde die Stadtentwicklung durch große Neubauvorhaben bestimmt und dadurch von „oben" nominell die Wohnungsnot beseitigt. Daneben gingen aber auch ganze Stadtquartiere zu Bruch, so zum Beispiel in Leipzig, Halle, Karl-Marx-Stadt, Görlitz, Halberstadt ....

In der rechnerischen Gesamtbilanz standen die Mittelstädte am schlechtesten da: Sie hatten volkswirtschaftlich geringe Bedeutung und wurden so kaum mit Neubauten „von oben beglückt", waren aber andererseits auch zu groß dafür, dass allein „Nachbarschaftshilfe" zur Erhaltung und Weiterentwicklung ausgereicht hätte. Insofern waren die substanziellen Verluste in den Mittelstädten am größten! Ohne das Ende der DDR und ohne die großzügige Hilfe der gesamten Bundesrepublik wären die meisten schönen Städte in Sachsen, Thüringen, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg wohl nur noch in historischen Fotoalben zu bewundern!

Uns Wissenschaftlern des ISA ging es bei unserer Forschung und Beratung nicht darum, die Städte zu gängeln, sondern ihnen Unterstützung für die langfristige Planung zu geben, besonders im Hinblick auf die Nutzung der innerstädtische Flächenpotenziale für den Wohnungsneubau und die Gewährleistung der Erhaltung und Modernisierung bestehender Substanz. Dazu sollte vor allem der standortbezogene Aufwand für Bau und Betrieb in den strategischen Ansätzen berücksichtigt und eine neue Sichtweise eingefordert werden. Wir forderten, dass man die Erzeugnisse der Bauindustrie den städtebaulichen und soziologischen Bedingungen anpasst und nicht umgekehrt!

Unsere strategische Arbeit im ISA sollte dazu dienen, die Baupolitik der DDR grundlegend zu verändern. Wir hatten viele Nachweise über die städtebaulichen, sozialen, gestalterischen und wohnungspolitischen Vorteile der „intensiven" Stadtentwicklung geführt. Wir hatten unseren Direktor auf unserer Seite, der als Vizepräsident der Bauakademie überall Gehör fand. Auch viele unserer Partner in den Städten, die Stadtarchitekten, die Verkehrsplaner, die Landschaftsplaner und Bau-

historiker und Soziologen waren von unserem Ansatz, wahrscheinlich mit ziemlichem „Herzflattern“, überzeugt. Ein Plenum der Bauakademie sollte im Sommer 1989 das Projekt in Verbindung mit der ebenfalls erstellten „Städtebauprognose“ beraten und der Partei Anregungen zum Umlenken geben...doch wenige Tage vor seiner Eröffnung wurde das Thema von der Tagesordnung des Plenums genommen! Drei Monate danach ist die Mauer gefallen und wenig später war die DDR Geschichte.

5. Meine Partnerschaften im Auftrag des Instituts für Städtebau und Architektur

Als Mitarbeiter des ISA war ich oft in gesamtstaatlichen Arbeitsgruppen und informellen Gremien tätig. Im Nachhinein staune ich noch heute darüber, mit welcher Selbstverständlichkeit ich von der Institutsleitung losgeschickt und kaum zu irgendwelchen Strategien „vergattert", also mir kein Maulkorb umgehängt wurde. Meine fachliche und persönliche Integrität wurde offenbar geschätzt. Und das wiederum ermöglichte es mir, auch in diesen Gremien recht offen zu agieren.

Die wichtigsten Aufgaben als Vertreter des Instituts waren

- Zusammenarbeit mit dem Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR, ZfIV
- Zusammenarbeit mit der Forschungsleitstelle bei der Staatlichen Plankommission
- Abstimmungen mit dem Institut für Ökonomie der Bauakademie in allen Fragen der Ökonomie der Stadt- und Regionalplanung und
- Koordinierung der internationalen Zusammenarbeit mit der Tschechoslowakei

Für mich war es wirklich ein Glücksfall, dass ich im ISA arbeiten konnte, das sich inhaltlich, methodisch und von dem räumlichen Aufgabenfeld her von den für einen Stadtplaner oder Bauingenieur in der DDR typischen Arbeitgeber unterschied. Da konnte ich nicht „Schmalspur"- oder "Scheuklappen"- Wissenschaftler werden, musste für andere Disziplinen offenbleiben und mein Wissen auch an die Fachleute anderer Bereiche weitergeben. Das kam meinem Naturell entgegen, was auch meine Chefs mitbekamen. Und so wurde ich schon bald „Verbindungsmann" zu anderen Fachbereichen, zu lokalen Brennpunkten, ja sogar für die internationale Zusammenarbeit mit den Kolleginnen und Kollegen der damaligen Tschechoslowakei.

5.1. Kooperationspartner im Bereich des Verkehrswesens

5.1.1 Forschungseinrichtung des Verkehrswesens der DDR - ZfIV

Das Zentrale Forschungsinstitut des Verkehrswesens war eine dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR zugeordnete Einrichtung und bearbeitete alle Fachbereiche, die etwas mit Verkehr zu tun hatten: von der Schifffahrt, über Eisenbahn und Nahverkehr, Autobahn und Straßenwesen bis hin zu Güterverkehr und Tourismus. Das ZfIV war auch über die ganze DDR verteilt. Meine Partner saßen zuerst in der Pappelallee in einem schönen Gewerbebau, später am Ostkreuz in einem Plattenbau, der auch als Wohnungsbau im Wohnungsbauprogramm „abgerechnet" wurde.

Die Zusammenarbeit ergab sich schon bei der Arbeit an den Generalbebauungsplänen der Bezirke. Die Zusammenarbeit mit dem Verkehrswesen wurde bei der Generalbebauungsplanung der Städte intensiver. Hier entwickelten wir gemeinsam die Aufgabenstellungen für die beiden Planwerke der Städte, den „Generalbebauungsplan" und den „Generalverkehrsplan" sowie die Auswertungskriterien und schließlich die Begutachtung der Dokumentationen. Ich musste also für die Stadtplanung den Part des Verkehrsplaners, für die Verkehrsplanung den Part des Städtebauers übernehmen und die Betrachtung aus der Sicht des Partners anmahnen bzw. denen die Augen und Ohren für das Gegenüber öffnen. Dazu entwickelten wir, teilweise gemeinsam, Kriterien und Kennwerte für die unterschiedlichen Aufgabenbereiche. Ich übernahm beispielsweise die Bearbeitung der städtebaulichen, demografischen und ökologischen Parameter für die Richtlinien des Verkehrs und musste dafür sorgen, dass die Generalbebauungspläne auch die Belange des Verkehrs in übersichtlicher Weise berücksichtigten.

Im Zusammenhang mit dieser Tätigkeit war ich auch ständiger Gast der Beratungen der Leiter der Büros für Verkehrsplanung, die es analog zu den Büros für Städtebau oder Stadtplanung in allen Bezirken und Großstädten gab. Man traf sich da-

zu zweimal jährlich in Berlin bzw. in einem Tagungsheim, von wo aus wir auch dem jeweiligen Bezirk einen Besuch abstatteten. Das waren dann rund 30 Leute, die zuerst von den jeweiligen Gastgebern über den Stand der Planung vor Ort informiert wurden. Dann folgte meist ein Grundsatzbeitrag vom Ministerium, in dem uns die konkreten Vorstellungen zu den wichtigsten Problemlösungen erläutert wurden. Anschließend wurde darüber diskutiert und manchmal auch ein spezielles fachliches Thema angeschnitten. Zu den unterschiedlichen Themen gab es sehr offene Gespräche und auch kritische Stimmen. Klar, dass die Verkehrsplaner auch unter sich nicht immer einer Meinung waren: z. B. im Hinblick auf die Förderung des Öffentlichen Verkehrs gegenüber dem weiteren Straßenausbau....

Durch diese Beratungen bekam ich auch einen guten Überblick über die aktuellen Tendenzen und über konkrete Probleme. Dieses Wissen kam mir bei der Auswertung der Planungen, aber auch bei der Lösung von Streitfällen zugute. Da erinnere ich mich an Einsätze in Rostock und Greifswald, in Neubrandenburg und Frankfurt, in Halle, Erfurt, Suhl und weiteren Städten. Immer ging es mir vor allem darum, eine gemeinsame Haltung im Dienste einer ganzheitlichen Stadtplanung zu erreichen. Mit den meisten Kollegen habe ich dabei relativ gut zusammenarbeiten können. Einige von ihnen treffe ich noch heute zu Exkursionen und zum Erfahrungsaustausch. Ich wurde auch nach dem Ende der DDR zu den Alte-Herren-Treffen der Leiter eingeladen.

5.1.2. Projekteinsätze zur Verkehrsplanung in ausgewählten Städten

Ich wurde mehrfach in interdisziplinäre Arbeitsgruppen berufen, die zur Lösung akuter Probleme in manchen Städten zusammengestellt und dann als „Feuerwehr" zum Löschen der Brände geschickt wurden. In Erinnerung sind mir Einsätze in Halle und Greifswald. Von mir ausgelöst wurde aber auch eine Diskussion in Berlin.

Beispiel Berlin

In den 1980er Jahren sollte das Stadtzentrum Berlins vervollständigt werden. Nachdem in den vorherigen Jahrzehnten vor allem die Stalinallee und der Alexanderplatz umgestaltet worden waren und zum Berlin-Jubiläum 1987 auch das Nikolaiviertel neu erstand, ging es in Richtung Brandenburger Tor weiter. Der Palast der Republik war ein wichtiger „Trittstein" in die Friedrichstadt, wo die Straße Unter den Linden wieder aufgebaut und der Platz der Akademie, der heute leider wieder Gendarmenmarkt heißt, durch dem Jugendstil angepasste Plattenbauten ergänzt worden war. Die Friedrichstraße selbst war nur ein Torso. Um den Bahnhof herum entstanden in den 1970er Jahren mit dem Internationalen Handelszentrum (IHZ), genannt „Japaner-Hochhaus", und dem von der schwedischen Firma SIAB gebauten „Hotel Metropol" zwei wichtige Neubauten. An der Kreuzung Unter den Linden bildeten das gleichnamige Hotel mit dem Baukörper des Lindencorsos, zwar einen kleinen Platz, beide sollten aber eigentlich nur die von Peter Schweizer, dem Stellvertreter des Berliner Chefarchitekten, konzipierte Bauflucht der ganzen Friedrichstraße markieren: Breite 48 m (Unter den Linden: 56 m). Da es in der Nachbarschaft und alten Straßenflucht noch einige sehr stabile Altbauten gab, wurde die Verbreiterung des Straßenraumes bald aufgegeben. Auf der Westseite wurden einige Lücken geschlossen, so auch die zwischen der Straße Unter den Linden und der Behrenstraße. Dort gab es bis etwa 1980 einen Pavillon, in dem Autoersatzteile verkauft wurden. Die Schlangen waren besonders lang, wenn neue Ware gekommen war. Die ganze Welt machte sich darüber lustig. Die Lücke sollte geschlossen werden. Der erste Paukenschlag war der Bau eines deutsch-französischen Kulturzentrums. Da standen die Leute dann wieder Schlange, um sich für einen Französisch-Kurs anzumelden, Karten für Veranstaltungen zu bekommen oder einfach mal einen Blick in eine andere Welt zu werfen. Der Autopavillon musste einem Hotelbau weichen. Aus der Platte machten die Architekten ein teures Hotel mit gediegener Eingangshalle, Treppenanlage und Westpreisen. Und so sollte es am

liebsten auch weitergehen. Nachdem der Gendarmenmarkt mit dem Schauspielhaus fertig war, kam die südliche Friedrichstraße dran, die Quartiere zwischen Französischer und Kronenstraße.

Dafür hatte der Oberbaudirektor von Berlin (Ost), Prof. Erhard Gißke, drei Quartiere geplant mit Geschäften, Gaststätten und Wohnungen. Eines der Quartiere sollte auch eine Art Warenlager aufnehmen. Um den Verkehr zu reduzieren, sollten die großen LKW mit ihren Waren dieses Lager anfahren. Von dort aus war die Verteilung innerhalb der Innenstadt auf kleinen Transportern vorgesehen. Nun ja, es gab aber im Einzelhandel der DDR nicht so viel zu transportieren und auch die Vielfalt der Erzeugerfirmen war begrenzt... In Plattenbauweise und als Skelettbau wurden Entwürfe gemacht, bekam auch die Straße wieder ihr altes Profil. Allerdings sollte der mittlere Block etwas zurückgesetzt werden. Alle hatten natürlich Angst vor einer zu engen Straßenflucht und dem Wind, der da durchpusten könnte. Also machten unsere Dresdner Kollegen eine Untersuchung mit einem Holzmodell im Windkanal. Die Kollegen gaben einige hilfreiche Hinweise und dann wurde mit dem Bau der Friedrichstraßen-Passagen begonnen.

Ich hatte meine Bedenken zur Verkehrserschließung der Berliner Innenstadt öfter bei unterschiedlichen Anlässen geäußert, besonders dazu, dass die breiten Straßen und der Mangel an Parkplätzen in einem gewissen Widerspruch stünden. Es ging mir dabei darum, die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten, was auch zu DDR-Zeiten schon sinnvoll gewesen wäre. Ich stellte also heraus, dass die breiten Straßen nicht noch weiter ausgebaut werden sollten und neue Trassen, z. B. der Durchbruch von der Oranienburger Straße zur Schumannstraße, überflüssig seien. Sogar das Verkehrsministerium begrüßte meine „Anregungen". (Dieser Begriff wurde in der DDR nicht verwendet. An die Staatsorgane wendete man sich in der Form einer „Eingabe".) Irgendwie hatte jedoch das damalige Stadtbauamt von diesen Überlegungen gehört und herausbekommen, dass ich einer der Urheber solcher Gedanken war. Mein Chef bekam eine Anfrage. Ich musste ihm berichten.

Er gab mir als Beistand zu einem Gespräch im Stadtbauamt Prof. Achim Felz an die Seite. Wir warteten in einem kleinen Zimmer. Dann kam die stellvertretende Stadtarchitektin, Frau Dorothea Krause, herein und sprach laut und schimpfend auf uns ein. Wir wussten gar nicht, was das sollte. Ich blieb aber ganz ruhig und sagte nur: Dorothea, warum schreist Du eigentlich so, hier ist niemand schwerhörig. Es ist kein Witz, aber damit war die Sache erledigt! Wir sprachen über meine Gedanken. Man war sich einig, dass da etwas Wahres dran sei. Man werde darüber nachdenken... Ich habe nach dem Gespräch keine Schwierigkeiten bekommen.

Ja, die Bebauung an der Friedrichstraße wurde begonnen. Mitten in die Montage hinein fiel an anderer Stelle ein Bauwerk zusammen: die Berliner Mauer. Und bald danach ruhte der Bau in der Friedrichstraße. Die Fundamente wurden abgebrochen und die Grundstücke neu verteilt. Der Bausenator legte erneut Grundstein. Es gab Sekt und belegte Brötchen. Zur Vorsorge gegen Regen wurden Regenschirme verteilt…Und heute stehen da die neuen Friedrichstadtpassagen mit ihren drei Einkaufstempeln.

Beispiel Halle/Saale

In Halle war der Auslöser meines Einsatzes eine Straßenbahnführung zur Erschließung des Neubaugebiets Silberhöhe im Süden der Stadt. Die Straßenbahn sollte aus einer in der Straße gelegenen Gleisanlage in großem Schwung abbiegen, um dann, parallel zur S-Bahn-Trasse, in das Neubaugebiet einzuschwenken. Die dafür erforderliche Querneigung gibt dem Fahrzeug größere Sicherheit und ermöglicht höhere Geschwindigkeiten. In Halle hätten das je Gleis eine Schwelle von knapp 10 Zentimeter bedeutet. Für die querenden Autos war das also kaum zu machen. Ich nahm mir die ganze Sache vor und versuchte, das Problem zu lösen. Schließlich wurde aus dieser kleinen Aufgabe eine ziemlich umfangreiche Aktion, die bis auf die Innenstadt „zurückstaute“.

Auch in der Innenstadt wollte man der Straßenbahn helfen und ihr eine schnelle Fahrt ermöglichen. Das führte schließlich zu einem Konzept, dem nicht nur wertvolle historische Bausubstanz weichen, sondern auch schöne städtische Plätze geopfert werden sollten. Der Gipfel war ein großes Gleisdreieck mitten auf dem sehr interessanten Markt. Zwischen den Schienen des Gleisdreiecks hatte man allerdings den Roten Turm stehen lassen. In einigen Beratungsrunden ist es uns dann gelungen, dieses Konzept zu Fall zu bringen und „die Kirche im Dorf" zu lassen. Dass wir uns damit auch Gegner gemacht hatten, ist klar: Wir hätten den Öffentlichen Verkehr nicht wirklich gefördert! Immerhin war es mir aber gelungen, Denkmalpflege, Stadt- und Verkehrsplaner unter einen Hut zu bringen. Meine anderen Vorschläge, insbesondere die für eine Neuordnung der Erschließung der ganzen Südstadt, blieben leider auf der Strecke.

Beispiel Greifswald

Der "Feuerwehreinsatz" in Greifswald hatte, auch wenn die Stadt viel kleiner als Halle ist, einen wesentlich höheren politischen Stellenwert. Greifswald war vom Wehrmachtsoberst Petershagen im Jahre 1945 kampflos der sowjetischen Armee übergeben worden. Er wurde danach Ehrenbürger der Hansestadt. Dennoch sah es 40 Jahre später in der Innenstadt ganz schlimm aus. Nicht der Krieg, sondern 40 Jahre verfehlter Baupolitik der DDR hatten den Verfall erzeugt! Die Stadt hatte, nachdem die Entscheidung für den Bau eines Kernkraftwerks in Lubmin gefallen war, viel Neues gebaut, aber es gelang nicht, den Verfall der Innenstadt zu stoppen. Anfang der 1980er Jahre wurden auf den brach gefallenen Flächen zweigeschossige Häuser mit Steildach in Plattenbauweise errichtet. Dr. Frank Mohr hatte sich dafür stark gemacht, ja er zog als Greifswalder Stadtarchitekt sogar in eines Häuser, die unserer Meinung nach durchaus eine gute Struktur aufwiesen. Doch die historische Stadtstruktur ließ sich so nicht halten. Vor allem der Stellplatzbedarf

war ein Gegner des Wiederaufbaus. So gab es gerade an der sensiblen Kante zwischen Stadt und Hafen viele Parkplätze, konnten große Lücken nicht geschlossen werden.

Dort verlief auch die Fernverkehrsstraße F96, die Hauptverbindung von Berlin zur Ostsee und nach Rügen. Diese Straße nutzte auch Erich Honecker, wenn er auf die Insel Vilm fuhr, wo er eine Datsche hatte. Offenbar gefiel ihm das Wetter dort gerade einmal nicht. Er fuhr also einen Tag früher als geplant zurück, hatte das aber nicht den Sicherheitsleuten gesagt. So konnten die nicht rechtzeitig dafür sorgen, wie sonst üblich, die Straßen rechtzeitig zu sperren und eine schnelle Fahrt zu sichern! Erich Honecker blieb also am Steinbecker Tor in Greifswald im üblichen Autostau stecken. Und bei dieser etwas langsameren Durchfahrt sah er, was das DDR-Bauwesen bisher ausgerichtet, besser angerichtet hatten. Dazu kam auch noch ein Brief der Witwe von Oberst Petershagen. Sie hatte sich darüber beschwert, was aus ihrem schönen Greifswald geworden sei! Die Folge war klar: Honecker rief am nächsten Morgen den Bauminister an, der den Verkehrsminister und die Bauakademie. Es musste etwas geschehen! Heute würde man sagen: „Chefsache“. Die Verkehrsleute hatten eine klare Ansage: Entschärfung der Verkehrssituation, dann kann „Honny“ schnell am Elend der verfallenden Stadt vorbeifahren! Wir Städtebauer hätten natürlich am liebsten erst mal die ganze Stadt saniert und erneuert.

Ich wurde wieder mal zum Schlichten geschickt. Unterstützung bekam ich von meiner ISA-Kollegin Helga Hüller, die einst in Greifswald tätig war. Das bezirkliche Verkehrswesen wurde von dem Rostocker Kollegen Dr. Schölermann angeführt. Er vertrat eine Art Beton-Mentalität. Er wollte das Stadttor und die benachbarte Volksmusikschule abreißen. Da hätte man eine elegante Straßenkurve bauen können, die mit wenigstens 30 km/h befahren werden konnte! Die Stadt selbst hatte Angst, Einspruch zu erheben. Ich sagte damals: Liebe Kollegen, es ist nicht mein, sondern euer Problem. Ich helfe gern, aber das setzt voraus, dass ihr eingesteht, dass es auch nur von euch gelöst werden kann. Da müsst ihr schon selbst dazu be-

reit sein und das als eine ressortübergreifende Aufgabe angehen. Dank meiner Moderation fanden wir dann eine weniger aufwendige und zurückhaltendere Lösung der Straßenführung.

Die Altstadtentwicklung in Greifswald bekam zum Ende der DDR noch einmal einen Impuls auf denkwürdige Weise: Die St. Nikolaikirche, in Greifswald „Dom" genannt, sollte nach aufwändiger Renovierung wieder eingeweiht werden. Der dortige Bischof der kleinen pommerschen Landeskirche, Dr. Horst Gienke, hatte große Freude an liturgischem Handeln und war ganz stolz, die westlichen Schwesterkirchen zu Spenden für den Umbau gewonnen zu haben. Zu seinem Selbstverständnis gehörte, dass er dieses Fest mit höchsten Gästen feiern wollte. Er lud dazu Erich Honecker ein, wovon die anderen evangelischen Bischöfe nichts wussten. Als der Termin näher rückte, wurden die Greifswalder Malermeister aktiv: Sie mussten die Häuser entlang der Fahrtstrecke von Honecker streichen. Da gab es dann Eckhäuser, die eine bunte und eine graue Seite hatten. Es war wie ein Kasperletheater. Schlimmer war jedoch, dass die Partei den Besuch des Staatsratsvorsitzenden davon abhängig gemacht hatte, dass der Berlin-Brandenburger Bischof, Dr. Gottfried Forck, ausgeladen wurde. Diesem mutigen Mann wollte die Parteiführung nicht begegnen! Bischof Forck war einer, der beharrlich zum Evangelium und zu seiner Meinung stand. Er hatte immer das Zeichen „Schwerter zu Pflugscharen" an der Jacke stecken und auch auf seine Aktentasche geklebt, die ihm stets ein junges Gemeindeglied trug.

Ich habe immer noch gute Verbindungen nach Greifswald, die es mir in den 1990er Jahren ermöglichten, in der St. Marienkirche meine Bilder von den Hansestädten an der deutschen Ostseeküste zu zeigen.

5.1.3. Als Verkehrsplaner im Ausland

- Verkehrsplanerkongress 1971 in Strbske-Pleso, jetzt Slowakei

Durch die Zusammenarbeit mit den Kollegen des Verkehrswesens kam ich auch einige Male in den Genuss einer Auslandsreise. 1971 wurde ich in die Hohe Tatra zu einem Kongress der Stadtverkehrsplaner eingeladen. Im Winter flog ich nach Prag und stieg dort in eine kleine Maschine mit nur 18 Plätzen um, die uns nach Poprad brachte. Das lag in einem breiten Tal und hatte einen Flugplatz. Der Flug war sehr schön: wir flogen in geringer Höhe über die winterliche Landschaft, Mittelgebirge, Wälder, Städte und Seen. In Strbske Pleso, einem bekannten Wintersportort, wohnten wir in einem futuristisch anmutenden Hotel. Die einzelnen Geschosse wurden nach oben länger und überragten somit die Basis ganz erheblich. Man hatte auch einen wunderschönen Blick auf den Rysi und die Gerlach-Spitze, markante Berge der Hohen Tatra.

Am Abend vor Tagungsbeginn wurde das gute tschechische Bier gekostet und es wurden auch schon intensive Gespräche geführt. Es waren Leute aus dem Ostblock, aber auch ein paar Österreicher, Engländer und Westdeutsche dabei. Unvergessen ist mir die Begegnung mit Karel Plicka gewesen. Der sah aus wie ein amerikanischer Ranger: Vollglatze und amerikanische Felduniform! Unvorstellbar, dass man so jemanden treffen könnte im Sozialismus und bei einer wissenschaftlichen Konferenz! Das Ganze war ja wenige Jahre nach der „brüderlichen" Niederschlagung des Prager Frühlings, des hoffnungsvollen Versuchs, dem Sozialismus ein „menschliches Antlitz" zu geben. Karels Vater war ein weltweit bekannter Fotograf, vielleicht hatte der es ermöglicht, dass Karel längere Zeit in den USA lebte und statt Büchern sich eben getragene Uniformen schenken ließ! Auf dem Weg zu der Tagung hatte er noch an einer Bärenjagd teilgenommen – und das war gewiss kein Jägerlatein.

Aus Westdeutschland war ein junger Kollege da, der seine Doktorarbeit über ein

für uns geradezu utopisches und skurriles Thema schrieb: „Sicherung von Rettungswegen bei Verkehrsunfällen auf der Autobahn“! Es hat Jahre gedauert, bis wir mitbekommen haben, dass das bei der Verkehrsdichte auch für unsere Verkehrsteilnehmer im wahrsten Sinne lebensrettend sein würde. In Strbske Pleso hielt ich einen Beitrag über das gute und strategische Zusammenwirken von Stadt- und Verkehrsplanung in der DDR.

- **Verkehrswissenschaftliche Tagungen in Budapest**

Dank meiner partnerschaftlichen Kontakte zu anderen Verkehrsplanern in der DDR kam ich auch auf die DDR-Liste möglicher Teilnehmer an den internationales Treffen von Verkehrsplanern in Budapest. Für das Bauwesen, also einen anderen Bereich der DDR-Volkswirtschaft, wurde stets ein Platz auf dieser Liste freigehalten, den ich mehrfach nutzen durfte. Ein sehr rühriger ungarischer Kollege, Professor Sandor Koller, hatte diese Verkehrswissenschaftlichen Tage erfunden. Da die ungarische Regierung hohes Interesse an Devisen hatte, ließen die dortigen Verantwortlichen Herrn Prof. Koller gewähren. Im „Haus der Technik“, dem Haus der Ingenieur-Verbände Ungarns, direkt am Parlament und über einer Metro-Station gelegen, trafen sich in der Woche nach Ostern Verkehrsplaner aus dem Osten und Westen Europas zum Austausch über den Stadtverkehr.

Ungarn war ja „die lustigste Baracke im Lager“, also trotz der schlimmen Erfahrungen des Aufstandes von 1956, sehr weltoffen und in vielen Dingen viel freier, als die anderen Ostblockländer. Die Ungarn waren offen für andere Sprachen, also meist mehrsprachig aufgewachsen. Früher sprach man in Ungarn zumindest noch deutsch, denn Ungarn gehörte bis 1918 zum habsburgischen Weltreich, nun aber weitestgehend auch englisch. Die Konferenzsprache für uns war aber (noch) deutsch! Ein sehr geschickter Schachzug, gelang es doch auf diese Weise dem lieben Sandor Koller, ost- und westdeutsche Fachleute auf sozialistischem Territo-

rium außerhalb der DDR und der Bundesrepublik ins Gespräch zu bringen! Und man hatte damit gleichzeitig für die Ungarn und die anderen Ostblockländer das „Know How" des Westens nicht nur eingekauft, sondern die Gäste bezahlten über die Aufenthaltskosten in Budapest auch noch dafür. Ein sehr günstiger Wissenstransfer!

Für Bürger aus der DDR war eine Reise nach „dem Westen" eigentlich nur in Sonderfällen möglich. Und das galt auch für Fachtagungen. Zuerst wurde das nur auf Fahrten ins „Nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet" (NSW) so streng gehalten. NSW, das war der größte Teil der Welt, nämlich alle Länder, wo man Geld frei umtauschen konnte, wo aber Ostgeld nichts wert war. Später engte man diese „Reisefreiheit" der Fachleute insofern ein, als auch Fahrten zu Tagungen in den RGW-Staaten, also den Ländern des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe, dem „Ostblock", als „Westreisen" betrachtet wurden, wenn an diesen Kongressen westliche Fachleute teilnahmen. Schließlich wurde die Teilnahme an Kongressen in der DDR fast ebenso streng begrenzt, wenn dort Westdeutsche teilnahmen. Wenn es also dem Direktor gefiel, konnte es passieren, dass der Kollege X aus Dresden an einer Tagung in Weimar nicht teilnehmen konnte, weil dort ein Kollege Y aus Hannover einen Vortrag hielt oder auch nur als Gast teilnahm. Gott sei Dank, haben sich die meisten Direktoren daran nicht gehalten und die Leute wenigstens nach Weimar fahren lassen!

Also: Budapest war eine Reise wert. Man musste aber Mitglied der Delegation der DDR sein! Und wenn ich Freunde in Prag besucht hätte und dann dort zufällig gehört hätte, dass jemand auf einer Tagung über Städtebau spricht und hingegangen wäre, hätte mich der Leiter der DDR-Delegation des Saales verweisen und vielleicht sogar die Tschechen dafür um Hilfe bitten müssen!

So war das damals! Und deshalb war es für mich schon eine Überraschung, dass ich für die Tagungsliste nominiert wurde. Günter Schultz war einige Male dort,

aber ihm war das alles zu aufwändig. So kam ich auch mal dran. Und das war doch sehr schön: Die Reisekosten übernahm, weil es eine Dienstreise war, das Institut. Ich bereitete mich auf einen Redebeitrag vor. Dann wurden die Teilnehmer ausgewählt; die meisten kamen aus den staatlichen Büros für Verkehrsplanung, einige aus den Hochschulen (HfV und TU Dresden). Der Chef der Delegation und ein für die Stasi tätiger weiterer Mitarbeiter kamen vom Ministerium. Einige Wochen vor Reiseantritt wurden wir im Verkehrsministerium „vergattert", d.h. uns wurde erklärt, welche Position die DDR gerade zur Weltlage einnahm und welche politische Meinung wir, wenn wir rein zufällig gefragt würden, höflich und bestimmt zu vertreten hätten. Aber auch, dass wir unsererseits keine Gespräche mit Kollegen aus dem westlichen Ausland beginnen sollten und dass wir selbstverständlich alle „besonderen Vorkommnisse" unserem Delegationsleiter melden mussten. Der Delegationsleiter versammelte uns während der Tagung einmal täglich und führte mit uns eine Lagebesprechung. Soweit die offizielle Version.

In Wirklichkeit lief alles viel menschlicher ab. Das lag vor allem auch an unserem Delegationsleiter Dr. Schleife. Er stammte aus dem Erzgebirge, hatte genug „Scherereien" am Halse und war bemüht, seine „Schäflein" gut über die Weide zu führen. Nur einmal gab es eine hochpeinliche Situation, hatte sich doch ein Westberliner Kollege der Delegation der Bundesrepublik Deutschland angeschlossen, obwohl Westberlin damals aus DDR-Sicht eine „besondere politische Einheit" war, die nicht von der Bundesrepublik regiert werden durfte! Das gab ein langes Hin und Her. Die Ungarn waren unglücklich. Die Westdeutschen verzichteten stets auf alle hoheitlichen Akte (sie waren ja immer nur als Privatpersonen bei der Tagung) und unser Leiter entfaltete hektische Aktivitäten, musste zur DDR-Botschaft, fand dann aber irgendeinen Kompromiss. Die Tagung war für uns gerettet!

Ja, die westdeutschen Verkehrsplaner hatten Budapest keinesfalls als Ort der politischen Auseinandersetzung angestrebt, sondern nutzten die Osterwoche auch als Ferienziel und Budapest als preiswerten und schönen Ort, um hier ungestört über

die Verteilung der Stellen an den Hochschulen zu reden! Das machte ihnen Spaß. Die Kontakte der Professoren mit uns fanden fast nur im Sitzungsraum statt. Die Wanderungen durch die Budapester Weinkeller machten wir eher mit den Assistenten und Doktoranden, die im Gefolge der Ordinarien nach Budapest kamen. Der Sprecher der westdeutschen Professoren, Prof. Dr. Retzko, kam aus Darmstadt. Er hatte in der Tat auch gute Kontakte zu den Bundesministerien. Ich lernte aber auch andere Professoren kennen, aus Hannover, Karlsruhe, Stuttgart und München, die uns aus der Fachliteratur bekannt waren. Ein Wiener Kollege war sehr erstaunt und geradezu gerührt, dass ich seine Doktorarbeit gelesen hatte. Sein Spezialgebiet war der Fußgängerverkehr.

Das Fachliche der Tagungen ist im Laufe der Zeit verblasst. Geblieben sind aber die Erinnerungen an viele Gespräche auf den Exkursionen und Spaziergängen durch Budapest, in den Tagungspausen und ... in den Weinkellern. Gott sei Dank, hatten wir es oft so eingerichtet, dass die Verabredungen nicht allen bekanntgegeben wurden, wir uns also einigermaßen frei bewegen und äußern konnten. Dennoch wurde auch aus Budapest Material in meiner Stasi-Akte verwendet.

In Budapest lernten wir auch Klaus Beckmann kennen, der als Assistent mit nach Budapest kam. Wir wurden von Kollegen Dr. Walter Theine aus Hannover in seinem Auto zu einer Fahrt ans Donauknie eingeladen. Dort gab es ein Restaurant, in dem einst der Zar und der Kaiser sich trafen, und von dem aus man über die Donau in die Pannonische Ebene sehen konnte. Die Fahrt war schon ein Genuss: großer Peugot, gute Federung, weiche Sitze, keine Fahrgeräusche und eine Stereoanlage mit sanfter Musik. Wir kamen uns vor wie im siebenten Himmel! Das Essen war schmackhaft, der Wein gut, alles für uns teuer...aber für die Westdeutschen sehr billig. Wir nahmen die Einladung ohne Scham an.

Zum Schluss noch eine Episode: Bei einer Budapester Tagung war auch Dr. Ulrich Böhme von der TU Dresden mit von der Partie. Er hatte jahrelang die Verkehrsbefragungen der DDR wissenschaftlich aufgebaut und das „System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV)“ entwickelt. Man kannte ihn auch im Westen, was vor allem dafür spricht, dass es auch drüben Leute gab, die nach dem Osten schauten! Uli Böhme stammt aus der Oberlausitz. Wir waren also auf dem Burgberg im Stadtteil Buda (Pest liegt unten an der Donau) fast wieder unten, aber nur im Keller einer Gaststätte beim Wein. Plötzlich steht Dr. Böhme auf, hält eine kurze Rede auf die deutsche Einheit, ein Tabuwort, und stößt mit uns an auf die Kaiserin Maria Theresia, die Kontrahentin Friedrich II., des Großen. Uns blieb der Wein in der Kehle hängen, denn das hätten die Genossen als ungeheure Provokation bestraft. Alles ging aber gut. Wir tranken den Wein und hatten weiter einen schönen Abend!

Uli Böhme hat nach seiner Dissertation aufgehört, an der TU Dresden zu arbeiten, weil er dort nicht Professor werden konnte. Er wechselte zum Stadtplanungsamt in Dresden. Auch dort hat man ihm die Arbeit erschwert. Dr. Böhme wechselte in das Landeskirchenamt der evangelisch-lutherischen Landeskirche Sachsens und hat dort eine Aufbauarbeit ungeheuren Ausmaßes leisten zu können. Er wurde später in die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung aufgenommen.

Ach ja, Budapest! Das war das Paris des Ostens! Eine wunderbare Stadt: Prächtige und beherrschende Burganlage auf der Budaer Seite, die Donau mit ihren leider nicht besonders attraktiven, weil wenig zugänglichen Ufern, Pest mit seiner großzügigen gründerzeitlichen Bebauung, fröhlichen und immer plappernden Menschen, Märkte, Kirchen, Kultur... Melinda Toth, eine Kunsthistorikerin, besuchten wir immer, wenn wir in Ungarn sind. Sie lebte auf dem Burgberg gegenüber der Fischerbastei und konnte uns viel über ihr Land erzählen... Also: Budapest ist zwar keine Messe, aber immer eine Reise wert.

5. 2. Zusammenarbeit mit der Forschungsleitstelle bei der Staatlichen Plankommission

Interessant und bemerkenswert war auch meine Zusammenarbeit mit dem Forschungsinstitut der Staatlichen Plankommission, der Forschungsleitstelle, in Berlin.

Die Staatliche Plankommission war eine Art „Superministerium", das alle Fachministerien mit Planungsgrundlagen versorgen sollte und zwar auf der Basis des marxistischen Ansatzes von der „Verteilung der Produktivkräfte". Zu den Produktivkräften gehörten die Menschen und die Rohstoffe, die Produktionsstätten und die Produktionsinstrumente, aber auch die Infrastruktur. Damit diese Elemente effizient wirken konnten, mussten sie auch im Raum, also im Lande, gut verteilt werden. Das war dann auch eine strategische Grundlage für die Förderung „strukturschwacher" Gebiete, wie sie noch heute betrieben wird: auf der EU-Ebene, auf der Ebene des Bundes und der Länder. Im Westen gab es jahrzehntelang die Zonenrandförderung, mit der Regionen entlang der Grenze zur DDR und zu Tschechien besonders unterstützt wurden. Ähnliches gab es später auch für die Küstenstädte mit ihren Werften und für die Kohleabbaugebiete, z. B. das Ruhrgebiet und das Saarland. Ziel der Förderung ist die im Grundgesetz benannte Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen, mit anderen Worten, die Schaffung von Chancengleichheit für die Menschen in allen Teilen des Landes.

Auch in der DDR gab es unterschiedliche Lebensbedingungen. Die Staatsmacht wollte die Unterschiede im Interesse des umfassenden Aufbaus des Sozialismus überwinden. So wollte man die Lebensbedingungen auf dem Land denen in den Städten angleichen. Durch die Industrialisierung der Landwirtschaft, durch die Organisation der Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften aber auch durch die Verbesserung des Nahverkehrs und des Schulnetzes ist das ja auch vielerorts gelungen. Langfristig wollte man auch den Norden der DDR fördern, indem dort Industriebetriebe angesiedelt und die Arbeiterklasse gestärkt würde.

Dazu gehörten beispielsweise die Lederwarenindustrie in Schwerin, das hafengebundene Gewerbe in Rostock und die Schiffselektronik in Greifswald. Damit die Betriebe arbeiten konnten, mussten Arbeiter aus dem Süden der DDR in den Norden gelockt werden. Die Ostsee war dafür schon gut, aber vor allem brauchte man dort Wohnungen, die aber auch in den Industriebezirken fehlten. Und so wurde das Land verändert. Meistens geschah das durch sehr auffällige Aktionen, die am Anfang durch viel Propaganda gestützt und popularisiert wurden. Es gab dann die entsprechenden Losungen an den Straßen und bei den Demonstrationen zum 1. Mai: Industriearbeiter aufs Land! Max braucht Wasser! Chemie schafft Brot, Wohlstand, Schönheit! Rostocker Überseehafen - Tor zur Welt! Legt die Friedländer Wiesen trocken! Die Zukunft hat begonnen - Petrolchemie in Schwedt!

Solche Aktionen wurden durch Investitionen, durch Maßnahmen der Infrastruktur, des Bauwesens (Wohnungen) und der Bildung und Erholung gestützt. Die dafür erarbeiteten Leitlinien legte die Plankommission fest und die Bezirke mussten Vorschläge für die „territoriale Einordnung“ der geplanten Maßnahmen machen. Entsprechend wurde die Territorialplanung nach sowjetischem Vorbild "aufgestellt". So gab es schließlich in jedem Bezirk, in jedem Kreis und in jeder kreisfreien Stadt einen Ableger der Staatlichen Plankommission. Die waren, in gewisser Weise, unsere „Planer-Konkurrenten“. Das Bauwesen, also wir, zog in der DDR den Kürzeren, Gebiets-(Regional-)planung wurde der Plankommission unterstellt. Durch die Stärkung der Plankommission wurde auch die von uns favorisierte Generalbebauungsplanung „degradiert“, sie diente in den 1980er Jahren letztlich nur noch der Sicherung des Wohnungsbauprogramms und der „Gestaltung“ der Stadt.

In den der Plankommission auf der Ebene der Bezirke unterstellten Büros für Territorialplanung gab es ähnliche Strukturen und Aufgabenfelder, wie in den Büros für Städtebau: Einwohnerentwicklung, Arbeitskräfteentwicklung, Energie, Wasser... Und ein Mitarbeiter aus den Büros für Territorialplanung war für die Infrastruktur zuständig. Das für die Regionalplanung zuständige Forschungsinstitut bei der

Staatlichen Plankommission, die Forschungsleitstelle, wurde von Prof. Werner Ostwald geleitet. Es hatte seinen Sitz im Wohnhaus des Präsidenten des Preußischen Landtags, auch des letzten, der Hermann Göring hieß und einer der wichtigsten Nazigrößen war. Sein Wohnhaus lag genau zwischen dem Preußischen Landtag, wo heute das Berliner Parlament, das Abgeordnetenhaus, tagt, und dem Preußischen Ständehaus, der zweiten Kammer des Landes Preußen, in dem heute der Bundesrat seinen Sitz hat! Das Wohnhaus war eine große Villa mit Übergängen zu den oben genannten Ministerialbauten. Ungefähr dort hat auch das Gartenhaus der Familie Mendelssohn-Bartholdy gestanden.

Zu DDR-Zeiten brauchte man eine Einladung und eine Einlasskarte, um in dieses Ministerium zu gelangen, das heute das Bundesfinanzministerium beherbergt. Ich kannte mich dort gut aus, hatte Beratungen mal da und mal dort, aber auch Zugang zur dortigen Hausdruckerei, die unsere Forschungsarbeiten vervielfältigte. Diese „Quelle" hatte unsere damalige Chefsekretärin erschlossen, was sich in den damaligen Mangelzeiten als großer Glücksfall erwies! Am eindrucksvollsten für mich war jedoch die Kantine. Sie funktionierte tadellos, war billig und das Essen schmackhaft. In diesem Haus gab es auch einen Supermarkt, der gut beliefert wurde, einen Buchladen, wo man auch Bücher bekam, die sonst nur „unterm Ladentisch" gehandelt wurden und einen Friseur. Das Ministerium glich also einem Staat im Staat. Nach Süden und Westen wurde es von der Berliner Mauer begrenzt, man wurde also bestens bewacht!

Als Vertreter des Städtebaus war ich Mitglied der Arbeitsgruppe „Territoriale Infrastruktur", die von Frau Dr. Gisela Lindenau geleitet wurde. In ihr trafen sich die Vertreter der Bezirke zweimal jährlich und beklagten sich meist über den großen Mangel in ihren Heimatbezirken. In der Arbeitsgruppe waren aber auch die zentralen Dienst- und Forschungsstellen der Versorgungsträger vertreten: von der Wasserwirtschaft, vom Verkehrswesen, von der Energiewirtschaft, aber auch vom Institut für Kulturbauten und vom Sportstättenbau. Wir bekamen dort wirklich einen

ungeschönten Überblick über die Lage auf zentraler und bezirklicher Ebene. Dr. Ulrich Rabe war meist fürs Verkehrswesen da. So konnten wir auch dort unsere Ansätze zur intensiven Stadtentwicklung erläutern. Die Humboldt-Universität war vertreten durch den Mathematiker Prof. Konrad Scherf.

Mit manchen der Kolleginnen habe ich auch später noch Kontakt gehabt. In guter Erinnerung blieb Frau Lotzmann, die in Cottbus residierte, vom Land Brandenburg übernommen und zur Leiterin des Referats 6, Braunkohlenplanung, der Gemeinsamen Planungsabteilung Berlin-Brandenburg ernannt wurde. Wir haben viele Jahre miteinander zu tun gehabt, in ihren Büros hingen Vergrößerungen meiner Zeichnungen, und doch wussten wir wenig voneinander. Sie war im Ruhestand sehr aktiv und stand dem Förderverein Kirchenmusik an der Cottbuser Oberkirche St. Nikolai vor.

In eine andere Richtung hat Anita Tack Karriere gemacht: Sie war aus Dresden gebürtige Stadtplanerin und im Büro für Territorialplanung des Bezirks Potsdam tätig. Nach dem DDR-Ende wurde sie in der Partei PDS, später „Die Linke“, tätig und schließlich sogar Ministerin im Kabinett vom Matthias Platzeck. Mit ihr war ich mir zu DDR-Zeiten bei der Bewertung der Planungssituation oft einig.

Die Beratungen in der Forschungsleitstelle erfolgten in erstaunlich aufgeschlossener Atmosphäre. Auch hier litten die meisten Kollegen darunter, dass zwischen dem politischen Anspruch und der Wirklichkeit eine erhebliche Diskrepanz herrschte. Sie machten deutlich, dass der immer wieder aufkommende Mangel einer grundsätzlich falschen Strategie entsprang und nicht den werktätigen Menschen anzulasten sei, auch nicht deren möglicherweise überhöhten Erwartungen. Deutlich wurde vor allem, dass die Vernachlässigung des Bestandes und der Mangel an Innovation Ursache der zunehmenden Probleme war. Es war eben oft so, dass das, was die Menschen mit den Händen aufgebaut hatten, mit dem Hintern wieder eingerissen wurde. Der Glaube an die Sinnfälligkeit der sozialistischen

Planwirtschaft ging auch bei den dortigen Kollegen zunehmend in die Brüche und die Überlegenheit des angeblich ja „absterbenden" Kapitalismus hat tiefe Zweifel erzeugt.

Ich empfand schon damals, dass die Vertreter der Zentralen Versorgungsträger, wie Energiewirtschaft, Verkehrswesen und auch Wasserwirtschaft so viel mit sich selbst zu tun hatten, dass sie die raumplanerische Komponente, also die Beziehung zu den Gebieten und Menschen, die sie versorgen sollten, kaum erkannten. Und so hatten wir städte- und regionalplanerisch ausgerichteten Mitglieder der Arbeitsgruppe es auch schwer, raumplanerische Impulse zu setzen, z. B. die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Regionen und den Stadt- und Gemeindegrößen zum Thema der Infrastrukturentwicklung zu machen. Die DDR wollte eigentlich allen „helfen", übersah aber, dass die „Hilfe" jedes Mal eine andere hätte sein müssen. Das Wichtigste wäre natürlich gewesen, Hilfe zur Selbsthilfe zu geben. Doch das widersprach dem zentralistischen System grundsätzlich. Wenn jemand das versucht hätte, hätte er ja die „Weisheit" der Zentrale, die für uns schon das Beste vordachte und allein das Richtige machte, infrage gestellt. Mit unseren Untersuchungen zur intensiven Stadtentwicklung, d.h. zu einer aus der jeweiligen Situation abgeleiteten Strategie und Aufgabenstellung, hatten wir ja schon an den Grundfesten des Sozialismus gerüttelt. Mir ist es heute noch schleierhaft, dass so wenige Leute mit uns für eine andere Strategie gekämpft haben.

In den letzten beiden DDR-Jahren durfte ich privat nach Süddeutschland, in die Schweiz und auch nach Schweden fahren. Darum wurde ich von vielen Kolleginnen und Kollegen sehr beneidet. Einige meinten wohl auch, dass dies nur durch mein Wohlverhalten gegenüber der Staatsmacht möglich und mit fragwürdigen „Gegenleistungen" verbunden gewesen sei. Ich hatte einen Fotoapparat mitgenommen und habe auf diesen Reisen viel fotografiert, vor alle auch städtebauliche Objekte: Fußgängerzonen, Stadtsanierung, Infrastruktur...Und das habe ich in dem Arbeitskreis zeigen dürfen und es entspannten sich ganz sachliche Diskussionen.

Wahrscheinlich habe ich das auch Frau Dr. Lindenau zu verdanken. Familie Lindenau wohnte am Monbijoupark in Berlin-Mitte und war in der Stadtteilarbeit aktiv. Frau Dr. Lindenau hat sich in den 1990er Jahren mit der Konversion militärischer Liegenschaften, also mit der Umwandlung von Kasernen, Flugplätzen und Munitionsdepots zu zivilen, nichtmilitärischen Standorten beschäftigt. Ich sah das als eine Aufgabe für das Institut an und lud sie ein, sich bei der Neugründung des Instituts zu bewerben. Die westdeutschen Professoren haben das gewürdigt und sie hat im IRS mit drei Mitarbeitern Anstellung gefunden. Einer ihrer Mitarbeiter wurde später Stadtbezirksrat für Wirtschaft in Lichtenberg, ein anderer fand Anstellung in der Brandenburger Regionalplanung und eine Kollegin war als Mathematikerin noch lange weiter im IRS tätig.

5.3. Abstimmungen mit dem Institut für Ökonomie der Bauakademie zur Ökonomie der Stadt- und Regionalplanung und des Wohnungsbaus

Relativ unerwartet fand ich, über die Verkehrsplanung hinaus, noch ein weiteres wissenschaftliches „Standbein" im Institut: Da ich bei Prof. Schattel und bei Martin Beutel die stadtplanerischen Untersuchungen auch im Hinblick auf die Beziehungen zum Reproduktionsprozess vorangetrieben hatte, habe ich mich außer mit dem planmäßig vorgegebenen Investitionsaufwand auch mit dem Aufwand beschäftigt, der vom jeweiligen Standort abhängig war. Es kann ja sein, dass das einzelne Gebäude einen festen Preis hat, es kann aber sein, dass der sehr unterschiedlich ist in Abhängigkeit davon, wo dieses Gebäude steht und welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit das Haus gerade an dieser Stelle errichtet werden kann. Wir nannten das den „Standortspezifischen Aufwand". Und wenn man die Aufgabe eines Stadtplaners ökonomisch fassen will, dann muss man danach fragen, was wir dazu beitragen, dass dieser (standortabhängige) Aufwand minimiert werden kann. Die einzelne Wohnung, ihre Größe, Ausstattung und ihre Qualität ist nicht also nicht unser eigentlicher Gegenstand, sondern eher eine Herausforderung für den Architekten und vielleicht auch den Bauingenieur. Und über die Momentaufnahme - Errichtung des Gebäudes - hinaus, müssen wir auch die Frage im Blick haben, was, abhängig vom Standort, dauerhaft für ein Aufwand betrieben werden muss, damit das Haus, die Wohnung genutzt werden kann, also der Aufwand für den Erhalt und die Pflege des Gebäudes (das wäre wieder vor allem Sache des Architekten, der das durch seinen Entwurf und die Baumaterialien beeinflussen kann), aber auch der Aufwand dafür, dass das Haus für den Nahverkehr erreichbar ist, gut beheizbar ist, dass Trinkwasser fließt, dass Abwasser entsorgt wird und die Kinder in der Nähe eine Schule oder den Kindergarten besuchen können...

Dank unserer Untersuchungen zu den vielen Wohnungsbaustandorten hatten wir einen recht guten Überblick, welcher standortabhängige Aufwand zu erwarten und

von der Gesellschaft zu begleichen ist. Das kann man nicht für eine einzelne Wohnung vernünftig ausweisen, wohl aber für die bei uns zu errichtenden Wohngebiete, letztlich auch für die ganze Stadt. Wenn man z.B. die Wohngebiete am Rande errichtete, gleichzeitig aber die Innenstädte verfallen ließ, musste man neue Schulen draußen bauen und konnte doch die alten Schulen nicht gleich schließen.

Eine weitere Dimension erhielt diese Problematik, wenn man sich die Frage stellte, ob man nicht günstiger plant, wenn man die bestehende Substanz erhält, für moderne Ansprüche ertüchtigt und dadurch auf den Neubau verzichtet, auf den Neubau in der Stadt, vor allem aber auf den Neubau auf bisher nicht erschlossenen Flächen. Diese Fragen zu lösen, verstanden wir damals unter „Stadtökonomie“ und haben dabei auch den energetischen Aufwand mit betrachtet. In jedem Ziegelstein eines Hauses steckt ja nicht nur der Ton, sondern auch die Energie, die man brauchte, den Ton abzubaggern, zu mischen, zu formen und zu brennen, den Ziegel an die Baustelle zu transportieren, anzuheben, mit Mörtel auf den anderen Ziegel zu legen und zu einer Wand zu fügen! Mit dem Abriss eines Hauses zerstört man ja nicht nur das Haus selbst, sondern vernichtet auch die darin steckende Energie einschließlich der erbrachten Arbeitsleistung. Ja, selbst zum Abriss braucht man wieder Energie! Also: wäre es nicht viel nützlicher, über eine sinnvolle Verwendung des Bestehenden nachzudenken, bevor man es abreißt?!

Wir alle wissen, dass es ohne Substanzverluste nicht abgeht! Wo gehobelt wird, da fallen Späne. Aber inzwischen hatten sich die Späne bei uns zu Balken aufgetürmt und beim Hobeln blieben die Städte auf der Strecke. Ich meine, dass in der DDR nach dem Krieg mehr Substanz verloren ging, als im Krieg selbst. Auch in Westdeutschland war das so! War es bei uns die mangelhafte Pflege, dürfte in Westdeutschland zunehmend auch die Ursache darin liegen, dass man durch Neubau nach dem Abriss der alten Substanz mehr Geld verdienen konnte. Schließlich hat auch die DDR auf den Neubau als Allheilmittel gesetzt und die Erhaltung des Bestandes sträflich vernachlässigt.

Neben der Bauindustrie gab es auch in der Bauakademie viele Leute, die diese Haltung vertraten und auch wissenschaftlich begründeten. Für solche "Forschungen" war das Institut für Ökonomie zuständig, das seinen Sitz in Leipzig hatte, im Rosental, dem schönsten und reichsten Wohnviertel. Die Kollegen hatten sich mit dem Reproduktionsprozess der Bebauung beschäftigt, also von der Materialgewinnung bis zum Bezug der Wohnung. So etwas Ähnliches hatten wir mit der „Stadt als Ganzes“ auch gemacht.

Das Modell der Leipziger Kollegen wurde mathematisiert, also in Zahlen ausgedrückt. Es stellte z. B. den Verfallsprozess eines Hauses dar, wenn keine Instandsetzung erfolgt: Zuerst war alles in Ordnung, dann kamen erste Ausfälle bei der Ausstattung, dann bröckelte der Putz, gab es Löcher im Dach ... schließlich - nach dem Algorithmus der Modellrechnung - fiel das Haus zusammen und wurde unbewohnbar. Nach den Berechnungen dauerte das 54 Jahre. Parallel wurde ermittelt, was die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes bei den einzelnen Verfallsschritten gekostet hätte. Man kann sich vorstellen, dass auf diese Weise kein Haus wirklich preisgünstig erhalten werden konnte. Etwas Wahres war insofern dran, als man den Punkt bestimmen konnte, den der Verfallsprozess in der jeweiligen Stadt gerade erreicht hatte. Und da mussten wir feststellen, dass es in manchen Gebieten bereits fünf vor zwölf war! Die damalige Schlussfolgerung der Ökonomen war, dass es auf Dauer günstiger sei, das Haus abzureißen und Ersatz durch Neubau anzustreben!

Bei den Kriterien der einzelnen Stufen des Verfallsprozesses hatten die Kollegen in ihren Untersuchungen herausgefunden, dass Wohnungen, in denen die Stromanschlüsse und -verteilung in der Küche angebracht waren, in schlechterem Zustand waren als Wohnungen, wo diese Verteilungskästen im Flur oder, das gab es ja manchmal auch, im Treppenhaus angebracht waren. Es war nicht meine Aufgabe, die Kollegen zu korrigieren, aber ich gehe davon aus, dass im Laufe der Zeit die Elektroingenieure es durchgesetzt hatten, dass Elektroverteilungskästen nicht in

Nassräumen, sondern feuchtigkeitssicher andernorts installiert werden mussten. Der Zustand der Wohnungen hatte also nichts mit der Lage der Elektroanlage zu tun, sondern höchstwahrscheinlich eher mit mangelnder Instandhaltung und dem Baualter. Ich glaube, der Chef des Instituts, Prof. Krell, hat meine Argumentation verstanden und sich die anderen Kollegen anschließend „zur Brust" genommen.

Ein anderer Grund für das Interesse an dem Verfahren Abriss-Neubau war streng ideologischer Natur. Neben dem „physischen" Verschleiß, also dem Zusammenbrechen der baulichen Hülle, der Mauern, Fenster, Dächer, Decken und Leitungen, wurde den Gebäuden auch ein „moralischer" Verschleiß attestiert. Also kurz gesagt: Die Häuser verlieren auch ihren Wert dadurch, dass die neuen, also die sozialistischen Menschen, andere, moderne Häuser zu ihrer Entwicklung in eine klassenlose Gesellschaft brauchten, dass die alten Wohnungen wie eine Ritterrüstung nicht mitwachsen können, den zukünftigen Anforderungen nicht gerecht würden!

Das klingt aus heutiger Sicht sehr konstruiert. Aber man hat in einer gewissen ideologischen Verbohrtheit damals so etwas tatsächlich gedacht und artikuliert! Bei solchen „Begründungen" habe ich innerlich gekocht. Im Nachhinein ist es mir noch heute schleierhaft, dass ich die Leute ausreden ließ und ganz still wurde. Ich sammelte meine Kräfte zu einer selbstanklage-ähnlichen Äußerung und sagte: Wenn das so ist, könnte und dürfte ich ja gar nicht hier sitzen. Die Häuser, in denen ich groß geworden bin, waren uralte Pfarrhäuser, das in Meißen fast 1000 Jahre. Da kann ich ja gar kein sozialistischer Mensch sein oder werden. Die Kollegen empfanden das natürlich als Überspitzung, aber sie selbst hatten das ja zur Grundlage ihrer Strategien gemacht. Dann setzte ich noch eins drauf und sagt: "Lieber Professor Krell, wenn Sie mir in unseren vielen Neubaugebieten ein Zimmer zeigen können, das eine solche Qualität hat, wie das in dem wir hier sitzen, nehme ich alles zurück." Der Direktor hatte eine der schönen Villen (gewiss ehemals jüdischer, von den Nazis enteigneter Besitz) im Leipziger Rosenthal zum Dienstsitz. Wir diskutierten in einem ovalen Zimmer mit ausgestelltem Fensterband und Stuckdecke; es

war fast eine Miniaturausgabe des Oval-Office im Weißen Haus in Washington. Ich glaube, nach diesem Gespräch war ich endgültig unten durch!

Natürlich gab es außer dieser ideologischen Fehleinschätzung auch noch andere bedenkenswerte Punkte. Die Kollegen des Instituts für Ökonomie waren ja auch gute Marxisten. Karl Marx hatte sämtliche Ökonomie letztlich zurückgeführt auf die „Ökonomie der Zeit". Er hatte für, seine Zeit sehr modern und naturwissenschaftlich eindeutig, dargestellt, dass die Zeit die wertvollste aller Ressourcen ist. Der Begriff „Ressource" kommt aus dem Lateinischen und meint: Quelle oder Mittel, um eine Handlung zu tätigen. Es gibt materielle und immaterielle Quellen. Zu den materiellen gehören Boden, Geldmittel, Rohstoffe, Energie, Personen und andere, zu den immateriellen Quellen gehören Charaktereigenschaften, Bildung, Gesundheit u.s.w. Die meisten dieser Ressourcen kann man entwickeln, umformen, vermehren oder beschneiden. Nur eine Ressource entzieht sich unserem Zugriff: die Zeit! Wir können sie nicht anhalten, nicht beschleunigen, nicht wegnehmen. Der eben gewesene Moment ist weg, unwiederbringlich vorbei.

Die Kollegen Ökonomen aus Leipzig hatten sich also Karl Marx zum "Kronzeugen" genommen. Sie hatten längst mitbekommen, dass die „Mark der DDR" den eigentlichen Wert der in den Bauten und der Infrastruktur steckenden Ressourcen nicht wirklich widerspiegelt. Bei ihren Berechnungen ersetzten sie deshalb den Maßstab „Geld" durch den Maßstab „Zeit", rechneten also alles in Stunden, Minuten und Sekunden um. Und so wurde der Zeitaufwand zum wichtigsten Kriterium des Reproduktionsprozesses, des Prozesses, wie Waren und Leistungen erzeugt und verbraucht werden. Auf diese Weise wurde uns vorgerechnet, wie schnell eine Neubauwohnung aus den Platten zusammengesetzt wird und - im Gegensatz dazu - wie lange es dauert, eine Altbauwohnung zu sanieren! Da war die Neubauwohnung natürlich viel schneller fertig. Für sie gab es ja immer den neuesten technischen Fortschritt und die großen Kombinate. Die Reparaturen aber wurden noch handwerklich, mit schlechten Materialien und mit altmodischen Werkzeugen erledigt.

Wir hatten es also nicht leicht, unsere Überlegungen zu veranschaulichen und durchzusetzen. Doch dann stellten wir fest, dass die Kollegen aus Leipzig nur die Zeit für die Montage auf der Baustelle berücksichtigt hatten, nicht die im Plattenwerk, die langen Transporte, die Einrichtung der Baustelle, die Kosten für zusätzliche Bauflächen und deren Erschließung, den Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche und und und... Ganz zu schweigen von dem Mehraufwand, der sich daraus ergibt, dass der Wohnungsbau am Rande der Stadt erfolgte, zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen auslöste und die Einrichtungen des Gemeinbedarfs zusätzlich betrieben werden mussten. Der Abriss und der Umgang mit den brachliegenden innerstädtischen Arealen kostete außerdem auch noch Geld.

Irgendwann haben die Kollegen dann doch auch eingesehen, dass man allein die Zeit zur Montage nicht als Kriterium für die Weiterentwicklung unserer Lebensumwelt ansetzen darf. Es bleibt dennoch eine interessante Frage, wie man die Qualitäten einer Stadt, die Tatsache, dass man sich in ihr wohlfühlt, messen kann. Dazu gehört sicher auch der finanzielle Aufwand, das alles zu bezahlen, gepflegte Stadtquartiere, sichere Straßen, Grünanlagen, Theater und Musikschulen, ja auch die Fassadenfarben und den Verzicht auf Reklame. Vielleicht sollte man auch das Kriterium ansetzen, wie viel Zeit ihres Lebens die Menschen in ihrer Stadt zubringen und bereit sind, ihre Stadt zu beleben!

5.4. Koordinierung der internationalen Zusammenarbeit mit der Tschechoslowakei

Das Institut für Städtebau und Architektur war innerhalb der Bauakademie das „Kopfinstitut". Es wurde als erstes gegründet und aus ihm heraus entwickelten sich auch die anderen Spezialinstitute. Als solches hatte das ISA auch Kontakte zu vergleichbaren Einrichtungen der „Bruderländer", allen voran der Sowjetunion. Im gesellschaftlichen Bewusstsein spielte die räumliche Umwelt überall eine große Rolle und bot den jeweils Herrschenden eine Möglichkeit, sich darzustellen, sich zu repräsentieren. Auch die sozialistischen und die kommunistischen Herrscher nutzten das aus. Wohl auch, um sich von den anderen Zeitströmungen abzusetzen, z. B. von der Moderne des frühen 20. Jahrhunderts, fanden sie aber mehr Gefallen an älteren Baustilen. Das hat in der Sowjetunion unter der Herrschaft Stalins zu Säuberungen geführt, die auch Künstler, Musiker und Architekten bedrohten. Und die DDR hatte ja als eine ihrer Parolen ausgesprochen: „Von der Sowjetunion lernen, heißt siegen lernen!" So war es klar, dass auch die Verantwortlichen der DDR danach schauten, was gerade in der großen Sowjetunion für ein Wind weht, und haben schnell ihr Mäntelchen in den Wind gehalten. Die internationale Zusammenarbeit war also immer auch eine Form, sich der Haltung der Sowjetunion anzupassen. Und so waren auch die Wissenschaften in die sozialistische Gemeinschaft eingeordnet.

Die frühe Bauakademie hat mit ihren Spitzen schon 1950 erstmals die Sowjetunion besucht und kam dann immer mit ganz wichtigen „Anregungen" zurück. Dazu gehörte die Abkehr von der Moderne, die Übernahme des schwülstigen stalinistischen Stils, den wir Zuckerbäckerstil nannten, dann aber auch die Aufforderung, die nationalen Bautraditionen aufzunehmen und schließlich das Bauwesen zu industrialisieren. Über diese „Reise nach Moskau" hat im Jahre 2008 die ehemalige Mitarbeiterin des ISA, Dr. Simone Hain, ein Buch veröffentlicht.

Im ISA war die Zusammenarbeit mit den sowjetischen Kollegen vor allem Chefsa-

che. Prof. Lammert sprach perfekt russisch und nahm oft an den Reisen der Bauschaffenden der DDR in die Sowjetunion teil. Später hat sich diese Zusammenarbeit stärker an den laufenden Forschungsthemen orientiert, gab es auch länderübergreifende Forschungsprojekte, z. B. zum Wohnungsbau.

Die Abteilung Generalbebauungsplanung hatte zu meiner Zeit, also nach 1968, die Tschechoslowakei als Partner und dabei vor allem die generelle Stadtplanung und die Regionalplanung. Die Tschechoslowakei war kleiner als die DDR, hatte aber eine vergleichbare Siedlungsstruktur. Das Nachbarland gehörte ja lange Zeit zum Heiligen Römischen Reich deutscher Nation und wurde von den Habsburgern regiert. Die großen Städte in Böhmen und Mähren hatten Wurzeln, bei denen man die deutschen und slawischen (tschechischen und mährischen), manchmal gar nicht auseinanderhalten konnte. Bildung und Wissenschaft wurden auch von den Deutschen vorangetrieben. Die Universität von Prag war eine deutsche Universität. Die tschechische Sprache hat Auf- und Niedergänge erlebt und wurde erst im Zuge der nationalen Wiedergeburt, bei der es auch Aufstände gegen das Haus Habsburg gab, zu einem wichtigen Bindeglied der Menschen. Jan Hus hatte die Bibel ins Tschechische übersetzt, wie später Martin Luther ins Deutsche.

Unser Partnerinstitut, das VUVA, hatte seinen Sitz auf der Prager Kleinseite, gleich beim Valdstejn-Palais (Wallenstein), und eine Außenstelle in Brno (Brünn). Und mit dieser Gruppe haben wir viele Jahre einen sehr guten Austausch über Stadt- und Regionalentwicklung gepflegt. Es gab gegenseitige Besuch und Diskussionsrunden, aber auch gemeinsame Projekte. Den Vorsitz hatten die Abteilungsleiter, bei uns also meist Prof. Schattel. Ich musste oft die Besuche vorbereiten und auch die Themen aufbereiten. Die Brünner Kollegen saßen an der Jakobskirche mitten in der Altstadt. Sie hatten mehrere Etagen in einem schönen gründerzeitlichen Haus. Die Tschechen verstanden Deutsch gut und die älteren Kollegen sprachen es auch recht ordentlich. Ja, das hatten sie in der Schule oder auch in der Zwangsarbeit während der NS-Zeit gelernt. Da war es schon ein Wunder, dass sie überhaupt mit

uns geredet haben. Als Dolmetscher wirkte stets Jarek Kuthan, dessen Lebensgeschichte ein Kapitel für sich wäre.

Wir haben unsere Treffen immer so angelegt, dass wir unsere Forschungsergebnisse gegenseitig vorstellten. Die Diskussion ergab dann ein Bild von der anderen Seite, das die Akteure ja selbst nicht haben konnten. Und daraus ergaben sich teilweise recht interessante Anregungen. Die Tschechen konnten als Privatpersonen und auch als Forscher eher als wir DDR-Bürger in den „Westen" fahren und kamen von dort mit Anregungen zurück, die wir nur aus Büchern kannten. Sie übersetzten westdeutsche und englische Bücher und Methoden und waren dabei sehr engagiert, allen voran Zdenek Prikryl. Er übertrug westdeutsche Gesetze in seine tschechische Planungswissenschaft. Wir stimmten aber auch unsere Methoden und Richtlinien zur Generalbebauungsplanung, zur Flächennutzungsplanung und zu den wirtschaftlichen Bewertungen untereinander ab. Interessant waren Workshops zu konkreten Stadtplanungen. Die Tschechen luden uns nach Pardubice ein, und wir trafen uns mit ihnen in Görlitz. Am Ende unserer Treffen musste immer ein „Protokoll" unterzeichnet werden. Das ist auch so eine Spezialität der osteuropäischen Zusammenarbeit. Da wurden dann die Ergebnisse des Austauschs und die Ziele für die weitere Zusammenarbeit aufgeschrieben und ... begossen. Ganz zufällig gab es plötzlich einen Schnaps oder einige Flaschen Wein. Unvergesslich, dass in Brünn zu ihrem Geburtstag auch auf die Kaiserin Maria Theresia angestoßen wurde. Die ganze Steifheit des „Protokolls" fiel ab und es gab sehr nette Gespräche.

Wenn wir zu Gast in Tschechien waren, gab es auch Exkursionen durch Mähren und bis in die Slowakei. Der Brünner Fahrer hieß Toni (also Antonin) und fuhr wie ein Weltmeister. Wir waren zusammen in Banska Bystrica, in Boskowice und Blansko, in Trebic und Trebon, in Zdiar und schließlich auch in Prostejov. Diese Stadt hatte noch wunderbare Jugendstil-Bauten: Theater und Rathaus sahen aus wie im Märchen. Und auch die jugendstilgeprägte Ausmalung war noch original erhalten.

Wenn die Kollegen aus der CSSR in die DDR kamen, musste immer ich sie in eine unserer Städte begleiten und sie dort den Kollegen vorstellen, führen und auch abends betreuen. Das machte mir natürlich Spaß, kostete aber auch Nerven.

Ich hatte bei den Tschechen einen „Stein im Brett", weil ich ja schon als Student in Brünn war und mich eben für Land und Leute interessierte, auch versuchte, ihre Sprache zu verstehen, was allerdings kaum möglich war. Aber jede meiner tschechischen Floskeln erntete Beifall. Im Laufe der Zeit kam es dann dazu, dass Zdenek und Jarek mich fragten, ob unsere Familien sich nicht privat besuchen könnten. Und so wurde eine Freundschaft begründet, die auch unsere Kinder angesteckt hat.

Im Herbst 1989 war ich das letzte Mal dienstlich in Brno. Die Berliner Mauer war schon gefallen. Nach Abschluss meiner Arbeit nahm mich Zdenek mit zu seinem Schwager zur Weinlese nach Kyjov in Südmähren. Dort habe ich kräftig geholfen: zuerst die Trauben abschneiden und in den Tragekorb, dann, im Hof des Hauses, wurden die Trauben durch eine Art Fleischwolf gedreht, auf dessen Welle lauter Nadel steckten, die die Trauben zerkleinerten. Das dauerte ein paar Stunden. Als wir fertig waren, gab es Rindfleisch und fast keine Kartoffeln. Es waren große Stücke, die auf dem Teller lagen und im Magen landeten. Dazu wurde frischer Federweißer getrunken. Ich wurde zur Bahn gebracht und fuhr durch die Nacht nach Berlin. Es war der 1. Advent 1989. Am Tag darauf begann in unserm Institut der Umbruch.

6. Gewerkschafts- und Kulturleben im Institut

Eine Betrachtung über mein Arbeitsleben in der DDR wäre unvollständig, wenn darin nicht auch das gesellschaftliche Leben in der Arbeitswelt erwähnt würde. Das können die Jüngeren unter uns wahrscheinlich gar nicht nachvollziehen, ist es doch heute fast ungehörig, Dienstliches mit Privatem zu verbinden, lässt jeder am Arbeitsplatz die Familie zu Hause, „draußen vor", gibt sich nicht zu erkennen. Erreicht man einen Mitarbeiter nicht am Telefon, darf von dessen Kollegen das „Kranksein" nicht als Grund des Fehlens am Arbeitsplatz benannt werden. Selbstverständlich kann man darüber streiten, ob die Art und Weise, wie zu DDR-Zeiten Privates und Arbeitsleben miteinander verflochten waren, gut und förderlich war. Gewiss hat auch die notorische Mangelwirtschaft die Menschen solidarisch verbunden, schließlich hat jeder für den anderen, wenn man schon mal in der Schlange stand, mit eingekauft.

Von staatlicher Seite wurde das „Kollektiv", die organisierte Gemeinschaft, als Ausdruck „unserer sozialistischen Menschengemeinschaft" gefördert und auch missbraucht. Dem staatlichen, von der Partei geführten Anspruch, konnte der Einzelne sich nur schwerlich entziehen, gab es doch, mit Ausnahme der Kirchen, keine Möglichkeit der gesellschaftlichen Betätigung, die nicht unter einer gewissen Kontrolle der Partei der Arbeiterklasse stand. Die Bildung von Vereinen und Interessenvertretungen musste in Einklang mit den Zielen der jeweils zuständigen Massenorganisationen stehen. Und die bestritten das ganze Feld kultureller, sportlicher und sonstiger Hobbybetätigung. Der größte Verband der DDR war der Anglerverband, der sich in Ortsgruppen genauso organisierte wie die Kleingärtner, die Kaninchenzüchter, das Rote Kreuz, die Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft und viele andere. Überall hatten auch dort die Vertreter der Partei (es reicht die Einzahl, weil die anderen Parteien keine Rolle spielten) das Sagen!

In der DDR waren die Mitarbeiter der volkseigenen Betriebe, der Verwaltungen,

der Hochschulen, der Volksbildung - also die Beschäftigten fast aller „Arbeitgeber" - Mitglieder des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB). In den Betrieben, den Büros und den Instituten war die Betriebsgewerkschaft, also die Betriebsgruppe des FDGB, der „Transmissionsriemen", der Partei zu den Kollektiven und Mitarbeitern. D.h. die Partei nutzte die Gewerkschaften zur Vermittlung und zur Umsetzung ihrer Ideen und Ziele. Jeder Betrieb hatte seine Betriebsgewerkschaftsleitung (BGL), im Institut: Institutsgewerkschaftsleitung (IGL). Sie wurde von den Mitarbeitern gewählt und auf den jeweiligen Ebenen aktiv. Der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund (FDGB) bildete mit weiteren Verbänden eine Fraktion in der Volkskammer der DDR. Dabei wurde der FDGB zum überwiegenden Teil von Mitgliedern der SED vertreten, wodurch die SED zusätzlich zur SED-Fraktion weitere Mandate innehatten.

Der „normale" Aufbau der DDR-Strukturen von oben nach unten wurde auch auf der Gewerkschaftsschiene praktiziert. Und als Gewerkschaftsmitglied warst du darin eingebunden, konntest dich dem kaum entziehen, auch ich nicht. Mit meinem Institut hatte ich dabei wirklich großes Glück. Die meisten verstanden die Mitgliedschaft in den Massenorganisationen als gewisse Pflicht, der man folgte. Echter Druck wurde nicht ausgeübt. Was tun? Das System stürzen? Das Beste daraus machen!

Schwieriger war es da schon mit den Kampfgruppen, einer paramilitärischen Einrichtung zum „Schutz des Volkes", und mit der Zivilverteidigung, die das Rote Kreuz ergänzte.

Das Institut stellte Teile der Kampfgruppe der Bauakademie, die militärisch an den Waffen ausgebildet wurde, Übungen und Märsche und auch Schulungen durchführte. Wer da mitmachte, konnte gewisse Vorteile in anderen Bereichen haben, z. B. bei der Vergabe von Ferienplätzen in Heimen der Bauakademie. Die Kampfgruppenleute wurden zu den Übungen während der Dienstzeit freigestellt, mussten aber auch ihre Freizeit dafür opfern.

Zivilverteidigung als Nische

Ich bin immer wieder aufgefordert worden, der Kampfgruppe beizutreten. Als ich erklärte, dass ich schon bei der Musterung zur Nationalen Volksarmee den Wehrdienst abgelehnt hatte, hat mich ein alter Genosse und Antifaschist (seine Frau war Mitglied des ZK der SED und Chefin des Regierungskrankenhauses) für den Sanitätszug geworben, der zwar nicht an der Waffe ausgebildet wurde, aber wohl auch dem Kommando der Kämpfer unterstand. Die Ausbildung war auf Rettung, Bergung und Versorgung Verletzter ausgerichtet.

Ich war darüber nicht froh, habe mich aber auch nicht "standhaft" dagegengestellt. Wir hatten monatliche Schulungen als Sanitäter. Ernst Jost aus meiner Abteilung Verkehr war motorisierter "Melder" und nahm mich unter seine Fittiche. So kam ich zur Fahrerlaubnis als Motorradfahrer und immer mal zu kräftigen Sehnenscheidenentzündungen, denn das Übungsgelände war selten asphaltiert und Arme und Rücken ziemlichen Stößen ausgesetzt. Der Sanitätszug kam glücklicherweise nie im "Ernstfall", sondern nur bei Übungen - manchmal als vermeintliches und zu bergendes Opfer - zum Einsatz. Dabei lernte ich auch einige weniger bekannte Ecken Brandenburgs kennen. Die Episode war auf wenige Jahre beschränkt. Mit Ruhm habe ich dabei nicht bekleckert, auch schon wegen meines Mitmachens nicht!

Zurück zur Gewerkschaft im Institut:

Die wichtigste Funktion der Gewerkschaftsleitung bestand darin, das Leben unter den Bedingungen der DDR für die Mitglieder erträglich zu machen! Daran wurde sie von ihren Mitgliedern gemessen. Dafür gab es einen Betriebskollektivvertrag (BKV), der die finanziellen Mittel für die Gewerkschaftsleistungen sicherte. Die Gewerkschaft wurde aktiv, wenn es um die Wohnungsprobleme der Mitarbeiter ging, für die Kinderferienlager, den Urlaub der Mitarbeiter und die kulturellen Angebote. Auch die Frauenförderung und der Sport spielten eine Rolle. In der Institutsgewerkschaftsleitung (IGL) gab es für jedes Ressort einen Verantwortlichen. Ich wur-

de 1968 in die IGL gewählt. Die Sitzungen der IGL unter Prof. Schattel wurden gut vorbereitet. Es gab meist keine langen Diskussionen, sondern schnelle und vernünftige Beschlüsse.

6.1 Wohnraumversorgung

Unser Institut war nicht Mitglied einer Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft (AWG). Diese AWG hatten ihre Geschichte aus der Zeit vor und nach dem 1. Weltkrieg. Damals wurden Genossenschaften gegründet, die Wohngebäude, ja ganze Siedlungen bauten und dann auch selbst vermieteten und bewirtschafteten. Als Mitglied musste man sich bewerben, einen Mitgliedsbeitrag bezahlen sowie möglichst viel mitarbeiten. Das nannte man zur DDR-Zeit „Aufbaustunden". Diese wurden vor allem für Tätigkeiten genutzt, zu denen kein Fachwissen notwendig waren. Da die Mitglieder eine etwas engere Beziehung zu ihrem „genossenschaftlichen Eigentum" hatten als die sonstigen Mieter zum staatlichen Wohnungsbau (Kommunale Wohnungsverwaltung – KWV), sah es auch nach Jahren um die AWG-Blöcke etwas ordentlicher aus, wurden die Treppenhäuser besser gepflegt und kleine Schäden schneller beseitigt. Diese Erkenntnis machten sich die kommunalen Behörden zu Nutze, indem sie bei den großen Wohngebieten zwischen die staatlichen immer mal auch einen genossenschaftlichen Block bauen ließen. Man hoffte, dass diese Blöcke mit ihren Mietern eine gewisse Vorbildwirkung ausstrahlten. Ob das immer der Fall war, lässt sich heute nicht mehr beweisen. Doch: mit der Wiedervereinigung und der Klärung der Eigentümerschaft von Haus, Grund und Boden erwiesen sich die unterschiedlichen Zuordnungen (kommunal oder genossenschaftlich) als erheblicher Nachteil bei der ganzheitlichen Weiterentwicklung der Neubauwohngebiete.

6.2 Angebote für den Urlaub der Mitarbeiterschaft

Die Verteilung der Urlaubsplätze machte für die Mitglieder der Institutsgewerkschaftsleitung die meiste Arbeit, musste sie doch möglichst konfliktarm erfolgen. Und der IGL-Vorsitzende war „King", der die meisten Urlaubsmöglichkeiten für uns Mitarbeiter organisieren konnte. Folgende Urlaubskategorien standen zur Verfügung:

- Urlaub im Feriendienst des FDGB
- Urlaub im sozialistischen Bruderland (z.B. im Heim eines Partnerinstituts)
- Urlaub in Heimen der Akademie (Ostsee)
- Urlaub in Bungalows und in den Campingwagen des Instituts.

Die verfügbaren Plätze wurden von einer Art Jury verteilt. Zu den Vergabekriterien gehörten:

Mitgliedschaft in der Kampfgruppe
Anzahl der Kinder
Wann das letzte Mal?

Eine „feste Bank" wurde denjenigen Kollegen eingeräumt, die als „Hauswarte" die Bungalows und Campingwagen betreuten. Sie mussten diese für die Saison vorbereiten, die Überwachung sichern und zu Saisonende auf irgendeinem Platz geschützt abstellen oder winterfest machen. Unser Institut hat seine Fachkompetenz auch den Kommunen in den Feriengebieten angeboten, wenn es darum ging, deren Campingplätze zu planen, die Wege zu projektieren oder überhaupt für die Genehmigungen bei den Kreisen und Bezirken zu sorgen. Am Ende hing eine Liste am schwarzen Brett, der jeder entnehmen konnte, wer, wann und wo dank der Gewerkschaft Urlaub machen konnte.

Durch unseren „Kinderreichtum" (drei Kinder waren auch in der DDR schon eine Ausnahme) kamen wir oft in den Genuss eines Urlaubsplatzes. Zuerst aber nur wir

Jungverheirateten in einem Wohnwagen, in dem ich nicht stehen konnte. Dafür hörte ich das Regentrommeln umso besser. Für die späteren Aufenthalte gab es größere Wohnwagen (mit bis zu 6 Betten) und mehrfach auch das Heim der Bauakademie in Heringsdorf. Dort wurde man auch beköstigt und musste nicht für das tägliche Essen auf „Nahrungssuche" gehen, was immer mit längeren Wegen und langen Wartezeiten verbunden war. Nirgendwo waren Brötchen deshalb so wertvoll wie an der Ostsee. Das interessanteste Domizil der Bauakademie an der Ostsee war die ehemalige Seenotrettungsstelle Göhren, die direkt am Sandstrand lag, während das Dorf erst auf der Steilküste begann.

Den Urlaubsplatz in Ückeritz auf Usedom haben wir beim ersten Besuch vorfristig verlassen, sind aber später - dann mit unseren Kindern - immer mal wieder dort gelandet. Einmal fuhren Mutter und kleiner Sohn im Trabi auf die Insel. Mit den beiden Töchtern machte ich mich per Rad auf den Weg. Ja, das war ein Abenteuer: Die Straßen waren etwas holprig und plötzlich landeten wir auf einem Flugplatz, den zu umrunden Mühe machte. Die Karten hatten ihn nicht dargestellt, weil da auch immer mal Erich Honecker landete. Spät erreichten wir unser Zwischenziel. Am nächsten Morgen fuhren wir am Unteren Uckersee entlang nach Prenzlau und über Anklam auf die Insel. Der dortige Wohnwagen hatte sechs Betten auf 9m Länge und 2m Breite. Usedom ist die größte „Badewanne" Berlins. In „Friedenszeiten", also vor 1939, gab es eine direkte Zugverbindung von Berlin dorthin. Sie war legendär, passierte sie doch nach einem Abzweig in Ducherow eine Hebebrücke, die es Schiffen erlaubte unter ihr die Bahnstrecke zu queren. Die Bahn führte von da aus in einem großen Bogen nach Heringsdorf und konnte von dort aus nach Swinemünde weiterfahren.

Heringsdorf war ein einst mondänes Seebad mit Seebrücke, schönen Hotels, Kasino und vielen Gaststätten. Zu DDR-Zeiten war der Ort im Sommer übervoll, auch der Strand. Die meisten Urlauber hatten ihr Quartier im Hinterland. Die alten Pensionen und Hotels wurden zu Ferienheimen von Betrieben oder des FDGB. Und da

man sich an der Ostsee in jeder Beziehung freier als andernorts fühlte, gab es dort auch eine recht offene Atmosphäre: auch wenn die Seegrenze von Booten überwacht wurde, eine Mauer war nicht zu sehen. Die Strände waren auch für Nacktbader frei. Die Volleyballnetze verführten zu schönen Turnieren. In den Lokalen spielten gute Kapellen und die Kirchen hatten auch ein Kulturprogramm auf Lager. Dazu wurden Pfarrern aus der ganzen DDR die Pfarrhäuser als Urlaubshäuser zur Verfügung gestellt. Sie mussten den „normalen" Pfarrdienst aufnehmen, dazu aber Veranstaltungen für die Urlaubsgäste organisieren oder selbst gestalten. Der gleiche „Trick" zog auch bei den Kirchenmusikern. Und wenn dann auch noch eine Theatertruppe unterwegs war, hatten wir eine vielfältige Abwechslung. Fernsehen gab es nur aus dem Osten, die Insel lag nicht in Reichweite des Westprogramms!

Zu unserem Institut gehörte auch eine Außenstelle in Halle an der Saale. Leiter war früher Kollege Mertens, dessen Werk „Der sozialistische Wohnkomplex" als Hand- und Lehrbuch des Städtebaus in den frühen 1960 Jahren stets „zur Hand" sein musste. Später übernahm, auf deutlich höherem Niveau und stärkerer Verbindlichkeit, die „Komplexrichtlinie" diese Funktion. Die Hallenser arbeiteten also etwas abseits, auch was den Arbeitsgegenstand anbetraf: Industriegebiete. Sie entwickelten Verfahren zur Bewertung der Arbeitsstätten, zum Flächenbedarf, zum Verkehrsaufkommen...Sie hatten gute Richtwerte ermittelt, aber die konnten meist nicht helfen, denn die Produktionsbedingungen änderten sich ja mit dem technischen Fortschritt laufend. Heute geht man auf Nummer sicher. Die Ausweisung als „Industriegebiet" bietet sehr viel Gestaltungsspielraum. Letztlich werden die baulichen Rahmenbedingungen der Arbeitsstätten heute weniger vom Bau- als vom Umweltrecht bestimmt. Insofern schien es dann auch logisch, wie nach 2000 erfolgt, das Bauministerium abzuschaffen und die Arbeit im Umweltministerium anzusiedeln. (Inzwischen ist auch der Bundesinnenminister zuständig: Städtebau und Wohnungswesen sind zur Nebensache geworden!)

Die Hallenser Außenstelle des ISA für Industriegebiete hat in den 1960er Jahren einen Deal gelandet und in Thüringen in der Nachbarschaft zu einer Deponie ein Grundstück ergattert. Das dortige Häuschen war recht komfortabel und zeichnete sich vor allem durch seine Lage im schönen Thüringer Wald aus. Von dort aus konnte man über die Berge, aber auch entlang schöner Täler das Land erkunden.

Auch im Thüringer Wald konnte man ablesen, wie das Urlaubswesen in der DDR lief. An der Ostsee waren es die sogenannten „Sachsenkeller" (die Urlauber aus dem „Binnenland" Sachsen bekamen im Keller ihr Urlaubsquartier), die den Einheimischen Mieteinnahmen und Arbeitsplätze sicherten, in Thüringen waren es die ausgebauten Dächer, unter denen die Urlauber Zimmer bekamen. Auch hier begann es mit dem „Werbespruch": Zimmer frei, Bettwäsche mitbringen! In kleinen Schritten wuchsen der Standard und der Bedarf an Dienstleistungen, so dass immer mehr Einheimische inzwischen ihren Arbeitsplatz zu Hause oder „um die Ecke " hatten, weil sie beim FDGB-Feriendienst ihren Broterwerb hatten. Später übernahmen Produktionsbetriebe aus den anderen Teilen der DDR die Gesamtverantwortung für das nun etablierte Ferienobjekt im Gebirge oder an der Ostsee und brachten das mit, was am Urlaubsort fehlte. Und das reichte von den sauren Gurken und den Apfelsinen über die Autoersatzteile bis hin zu Baukapazitäten einschließlich Baumaterial. In den landschaftlich schönsten Dörfern kamen schließlich auf einen Einwohner vier Ferienbetten. Das erbrachte den Eigentümern einen guten Nebenverdienst. In den 1980er Jahren stellte die Plankommission einen hohen Verlust an Arbeitsplätzen im Bezirk Rostock fest. Warum? Weil die ehemals privaten Vermieter von Ferienplätzen inzwischen Angestellte der Betriebe waren, aus denen „ihre" Urlauber kamen, und in deren Stammbetrieb als Arbeitskräfte erfasst wurden!

Nur einmal nutzten wir das Angebot meiner Frau, der Charité und damit der Humboldt-Universität, ein recht komfortables Ferienheim am Teupitzsee, also im südlichen Berliner Umland. Wir haben die zwei Wochen in Egsdorf sehr genossen, sind

viel geschwommen und gewandert. Erst Jahre später bemerkte meine Frau, dass unsere Urlaubszeit auch für andere interessant zu sein schien: In ihrer Stasiakte fand sich eine Nachricht des Ferienheimleiters an ihren Klinikdirektor. Ja, auch das gehörte zum Leben in der DDR!

6.3 Kollektive der sozialistischen Arbeit

Das gesellschaftliche Leben, die Wirkung von Gewerkschaft und Partei, erfasste auch die einzelnen Abteilungen. „Kollektiv der sozialistischen Arbeit" war ein „Titel", um den sich die jeweiligen Arbeitsgruppen bewerben durften, konnten, sollten, mussten! Hier kam alles wie unter einem Brennglas in der kleinsten politischen Einheit der DDR zusammen – Arbeit, Bildung, Sport, Kultur. Es gab Kriterien, die den Stand der Entwicklung hin zum sozialistischen Kollektiv markierten und messbar machten. Dazu gehörte ein Jahresplan sowie die Verpflichtungen zu gewissen Höchstleistungen in der Produktion (bei uns Forschung), zu einem gesunden Leben mit Sport, zum gemeinsamen Kulturgenuss (Theater, Lesungen) sowie zum Zusammenleben bei Festen und Feiern. Das Ganze wurde dann im „Brigadebuch" dokumentiert. Und wenn wir meinten, „reif" genug zu sein, beantragten wir den Titel: „Kollektiv der sozialistischen Arbeit". Unser Abteilungsleiter Dr.-Ing. Hilmar Bärthel wusste uns zu „begeistern". Er war ein Gemütsmensch und immer auf Anerkennung aus. Er organisierte gern und gärtnerte aus Leidenschaft. Überall schleppte er zwei Aktentaschen mit sich herum. Eine davon enthielt seine Gartenbücher. Immer wieder entwickelte er Ideen, wie wir miteinander den „Titel" schaffen könnten. Die wissenschaftliche Arbeit hat darunter nicht gelitten, aber die Aktivitäten nahmen vielfältige und zeitraubende Formen an. Das Brigadebuch wurde zum Dokument unserer Ergebenheit gegenüber Partei und Regierung, vor allem aber unseres Eifers, das gesellschaftliche Leben zu entwickeln...Im IRS werden Brigadebücher inzwischen gesammelt und gelten als wichtige Zeugnisse des Lebens in der DDR und des alten ISA!

6.4 Frauenförderung

Zu den Verpflichtungen im Alltag des Sozialismus gehörte es auch, dass die Stellung der Frau im Kollektiv gewürdigt wurde. Die Frauenförderung war ein wichtiges Anliegen der Partei und der ganzen Gesellschaft. Dass da jede Menge Übertreibungen zu Tage traten, gab den Witzen der DDR-Zeit Auftrieb! Aber auch die Literatur, die sich dieser Vorzeige-Frauen in bewundernswert kritischer Weise h

näherte, nahm das Thema auf. Die „sozialistische Frau" konnten alles miteinander aufs Beste vereinen: erfolgreiche Arbeit, gesellschaftlichen Einsatz bei Bildung und Sport, gesundes Familienleben usw... Schließlich beschlossen die eifrigsten sozialistischen Frauen, dem Tag eine 25. Stunde hinzuzufügen!

Mir ist damals von einer promovierten Geografin ihr Leid geklagt worden: Sie musste jährlich einen so genannten „Frauenförderungsplan" für sich selbst erstellen. Darin erklärte sie sich zu hervorragender Arbeit bereit, legte ihre Weiterbildungsziele fest und sicherte gesellschaftliche Tätigkeit zu...Wenn sie das erledigt hatte, wurde der Plan „bestätigt" und wurde zum Maßstab der möglicherweise erforderlichen „Förderung" (z. B. Freistellung zur Erledigung der Selbstverpflichtungen) und für die „Abrechnung der Verpflichtung" am Jahresende. Die gute Frau beschwerte sich zu Recht darüber und meinte, das sollten gefälligst auch die Männer mal machen. Auf diese Weise gelang es der DDR, selbst vernünftige gesellschaftliche Anliegen in Misskredit zu bringen!

Die Stellung der Frau in der DDR wäre ja auch ein Vorzug gegenüber dem Dasein der Frauen im Westen gewesen, wo die Frauen bis in die 1960er Jahre hinein ihre Männer um schriftliche Zustimmung bei Arbeitsaufnahme oder Stellenwechsel bitten mussten. Auch ein eigenes Bankkonto war ihnen ohne Zustimmung des Ehemannes teilweise verwehrt. Die berufstätigen Frauen erhielten monatlich einen freien Tag, einen Hausarbeitstag! Das allein der Tatsache zu schulden, dass dies wegen der allgemeinen Versorgungs- und Dienstleistungsschwäche der DDR ja

dringend notwendig war, scheint in der Beurteilung zu kurz gegriffen. Es war eine damals durchaus angemessene Würdigung der Lebensleistung der Frauen im Arbeitsprozess.

Ein gutes Beispiel dafür, dass Frauenförderung im Berufsleben erfolgreich sein kann, war die Tatsache, dass die Partei den Aufbau des Berliner Wohngebietes Kaulsdorf Nord drei Frauen übertragen hat. Alle Bezirke der DDR mussten in den 1980er Jahren die Hauptstadt beim Wohnungsbau unterstützen. Die Nordbezirke Rostock, Schwerin und Neubrandenburg bauten also in Kaulsdorf-Nord Wohnungen für über 10.000 Einwohner, in Wartenberg für weitere 30.000 Menschen. Die Chefarchitektinnen waren Ute Baumbach aus Rostock, Dr. Iris Grund aus Neubrandenburg und Traute Kadzioch aus Schwerin. Sie trugen für alles - vom Entwurf bis zur Ausstattung der Wohngebiete - Verantwortung und meisterten den Spagat zwischen dem Plattenbauangebot und den Bauschaffenden ihrer Heimatbezirke und den Anforderungen der Berliner. Sie haben das mit Anstand geschafft!

In der DDR trugen die Frauen trotz aller Förderung die Hauptlast der Misere, vielleicht nicht am Arbeitsplatz, wohl aber bei den vielen alltäglichen Auseinandersetzungen mit dem „real existierenden Sozialismus“, beim Einkauf, bei den Dienstleistungen, bei der Kindererziehung, im Berufsverkehr (die Männer nutzten das Auto) usw. Jede von ihnen könnte darüber lange Geschichten erzählen. Die meisten aber können stolz darauf sein, dass sie das damals alles geschafft haben!

6.5 Kulturelles Leben

In der Institutsgewerkschaftsleitung musste ich das Ressort „Kultur“ übernehmen. Das war fast zu erwarten, denn dafür brauchte man vielseitig interessierte, gewandte und organisatorisch begabte Leute... mindestens gehörte das zur Werbung für diesen Posten! Mir traute man das zu. Ich glaube, die Kulturarbeit in den Betrieben lag damals oft in den Händen von Menschen, die irgendwie einen kirchlichen Hintergrund hatten. Vorlesen, Singen, Schauspielern, das gehörte in unserem Pfarrhaus zur „Grundausbildung“!

- ISA-Kabarett

Eine kurze, aber schöne Episode unseres Kulturlebens war ein hauseigenes Kabarett, mit dem wir die Baupolitik und unser Forschungsdasein auf die Schippe nahmen. Der Leiter der Informations-Abteilung Dieter Bock, liebte das Dichten und Agieren auf der Bühne. Er schrieb zusammen mit Klaus Andrä und Peter Jentzsch die Texte. Es gab auch weitere Quellen. Die Musik entnahmen wir den damals gängigen Schlagern. „Yesterday“ gehörte dazu. Glücklicherweise gewann ich mit Christian Steyer, einem meiner Freunde aus der Meißner Kantorei und selbst auch Pfarrerssohn, einem begabten Komponisten, Sänger und Schauspieler, uns anzuleiten und den Pianisten zu geben. Christian hatte in dem berühmten DDR-Film „Paul und Paula“ den gewissenlosen Liebhaber vom Rummel gespielt, wallende Locken, Schwarm ganzer Generationen. Unsere Bibliothekarin Irma Krone sang mit dünner Stimme. Michael Leis hatte die Plattenbauten aus Bernau auf den Lippen. Auch ich machte mit. Wir ernteten donnernden Applaus und gingen sogar mit unserem Programm auf Tournee, so in der „Buttergasse“ von Magdeburg, einem kleinen Kellertheater.

- **ISA-Feierstunden**

Mit Jörg Streitparth, der damals BGL-Vorsitzender wurde, bereiteten wir 1970 zu Lenins 100. Geburtstag eine Feierstunde vor, die sehr streng und mit kritischen Texten gewürzt war. Wir bekamen dafür gute Kritiken. Zum Gedenken an das vierzig Jahre zurückliegende Kriegsende hielt ich 1985 eine Rede, die ich sorgfältig vorbereitet hatte und deren Wortlaut schriftlich vorliegt.

Als „Kulturchef" musste ich auch oft die Feiern zum Internationale Frauentag am 8. März vorbereiten. Dafür stand mir ein ordentliches Budget zur Verfügung, das entweder in einen Theaterbesuch mit Abendbrot oder in eine Ausfahrt gesteckt wurde. Die Ausfahrt hatte stets ein architektonisch-kulturelles Ziel: Mit Mittagessen und Kaffeetafel war auch fürs leibliche Wohl gesorgt. Im Bus und auf den Besichtigungsrouten musste ich den Erklärer geben. Zur Heimreise wurde stets Eierlikör oder ähnliches in den Bus "geschmuggelt…"

- **Betriebssport**

Die Verbindungen zwischen den Instituten der Bauakademie wurde auch durch Sportveranstaltungen hergestellt. Mein damaliger Präsident der Bauakademie lobte einen Pokal aus, um den die Volleyballer der Institute kämpften. Sein Vorgänger war selbst international erfolgreicher Schwimmsportler.

- **Institutsgruppe der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft**

Bevor der eigentliche Höhepunkt meiner Kulturarbeit, der Fasching, zur Sprache kommt, gibt es noch von der Mitwirkung bei der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft (DSF) zu berichten. Sie gehörte zu den Massenorganisationen, die auch in der Volkskammer vertreten waren. Prof. Werner Rietdorf hatte

man den Vorsitz aufgedrückt. Das Feiern war sein Feld nicht, also bat er mich, ihm bei der Organisation von Veranstaltungen zu helfen. Diese Gesellschaft setzte sich den Austausch mit unseren Freunden in der Sowjetunion zum Ziel, die gewünschte „Völkerfreundschaft". Damit ließ sich jedoch kaum jemand hinterm Ofen hervorlocken. So versuchten wir, das Anliegen zu bündeln und ein- oder zweimal im Jahr etwas zu veranstalten, das so aussah wie „deutsch-sowjetische Freundschaft". Eine Aktivität war mit einem Lichtbildervortrag oder einem Reisebericht relativ einfach vorbereitet und gesichert. Für die zweite Sache fragten wir beim Zentralvorstand der DSF nach, ob sie dort eine Adresse von Personen oder einen Termin vorrätig hätten, an dem wir Gäste empfangen könnten. Die DDR war für die Menschen Osteuropas ein beliebtes Reiseziel. Für die Reisegruppen wurde deshalb ganz offiziell auch eine Begegnung mit DDR-Bürgern eingeplant. Auf diese Weise lernten wir sehr interessante Menschen kennen. Unsere Kollegen, die in der Sowjetunion studiert hatten, konnten ihre Sprachkenntnisse aufarbeiten und bei Wein und Wodka - zu essen gab es auch noch was - kam es zur echten deutsch-sowjetischen Freundschaft. Die Stimmung erreichte ihren Höhepunkt, wenn der Abteilungsleiter Theorie und Geschichte, Alfred Hoffmann, sein Akkordeon „anwarf" und alle miteinander sangen. Es war urkomisch und wir waren immer wieder überrascht, wie schnell die Menschen unterschiedlichster Zunge beim Singen ins Gespräch kamen! Uns wurden die sowjetischen Gäste von der Zentrale der DSF „zugeteilt", d. h. es war nicht vorherzusehen, woher sie kamen und welche Interessen sie hatten. Unvergesslich blieb die Begegnung mit einer Gruppe, die im äußersten Osten der Sowjetunion zu Hause war, am Beringmeer. In ihrer Heimat war damals erstmals eine Frau aus Alaska angelangt, die die Meerenge durchschwommen hatte!

- **Der Architektenfasching „archi nova"**

„Unsterblich" - ja dafür kann man kein besseres Wort finden - habe ich mich mit der

Erfindung des Architektenfaschings in Ostberlin gemacht. Den Titel hatte ich in Anlehnung an die „Arche Noah“ der Bibel gewählt: „archi nova“. Irgendwie lag so etwas in der Luft, musste das Institut mal aus der Beklemmung geführt werden. Wir wollten aber keinesfalls Anleihen vom rheinischen Karneval nehmen. Eher erinnerten sich alle an die Ausgelassenheit unserer studentischen Faschingsfeiern in Cottbus, Dresden und Weimar, wo eine Karnevalsitzung nur ausnahmsweise stattfand.

Im Laufe der Zeit fand sich ein stabiles Team, damals "Kollektiv", zusammen, das die Ideen und Kräfte sammelte und beim Direktor und bei den Abteilungsleitern um Verständnis bat (dies auch vorfand), Mitarbeiter stunden-, ja auch tageweise für die gesellschaftliche Tätigkeit „abzustellen“. Was gab es da auch alles zu tun: Man musste den richtigen Zeitpunkt finden - also möglichst vor dem Aschermittwoch, was man den „heidnischen“ Berlinern erst einmal erklären musste. Dann ging es um die Anmietung eines geeigneten Ortes, also der „location“. Die jeweilige Leitidee wurde entwickelt und dann zu einem Gestaltungsvorschlag gebracht. Da kam meist Gerd Wessel zum Zuge. Auch Jochen Schulz, „Faschingsschulz“ genannt, steuerte Ideen und viele Worte bei. Mit dem IGL-Vorsitzenden mussten wir uns gut stellen. Dr. Kaddatz, später Jörg Streitparth und auch Prof. Hannes Schattel leisteten allerseits ideologische „Aufbauarbeit“ und hielten uns den Rücken frei. Der erhobene Zeigefinger kam nur selten zum Vorschein.

Schließlich mussten wir auch für die richtige Musik sorgen. In Sachen Musik konnte ich meine Verbindung zur Studentengemeinde und zur Theologischen Fakultät der Humboldt-Universität spielen lassen. Dort gab es eine Jazzband namens „Feetwarmers“, die uns über mehr als 10 Jahre begeistert hat. Am Piano Christoph Zeitz, der später als Pfarrer seinen Dienst antrat. Die Klarinette spielte der spätere Dr. theol. Konrad Wekel, der in meinem Kirchenkreis Berlin Stadt III stellvertretender Superintendent wurde. Damals kam die Musik noch nicht aus dem Mischpult und den Lautsprechern, sondern sie musste mit allen Kräften aus dem Körper heraus-

gepresst werden. Später kam in dem kleineren Saal auch ein DJ dazu. Auf jeden Fall musste immer irgendwo Musik sein, denn wenn alle saßen, hätte der Platz nicht ausgereicht!

Das war in der Tat ein großes Risiko, das einzugehen heute gar nicht mehr denkbar wäre. Im Laufe der Zeit hatten wir festgestellt, dass die richtige Atmosphäre eine gewisse Dichte von Menschen, von Wärme und von Körperschweiß voraussetzte. Die Formel war einfach: Drei Leute auf zwei Quadratmetern! Ich glaube, das war das Doppelte vom Zulässigen, das aber auch für Speisegaststätten galt. Einmal wurde uns das Pokern fast zum Verhängnis, fühlte ich mich mit einem Bein schon im Knast.

Wie wird diese Dichte erreicht? Wir verzichteten weitestgehend auf Sitzmöbel. Die Säle wurden zu kleinen Stadien mit dem „Spielfeld" Tanzfläche, mit dem „Marathontor", wo die Kapelle Platz fand, und mit den „Tribünen", auf denen die Feiernden sich niederließen. Ja, diese Tribünen waren meine Erfindung, eine der Ideen, ohne die das Leben in der DDR nicht lebenswert gewesen wäre. Aus hölzernen Bierkisten als Stützen und aus Holzbohlen vom Bau bauten wir eine Art Tribünen-Treppe, über die wir dann Bühnenteppiche zogen, die angetackert wurden. Schließlich wurden einige Bierkisten (es waren allerdings Kisten für AFG, Alkoholfreie Getränke, wahrscheinlich das einzige Alkoholfreie des Faschings) darauf platziert. Die Kiste wurde mit Pappendeckel kaschiert. Alles sah sehr spontan aus, war aber letztlich äußerst praktisch.

Zum Aufbau der Aktionsräume gehören viele schöne Geschichten:

Die Bierkisten „organisierten" wir vom Getränkekombinat aus Berlin-Weißensee, wo ich vorsichtig nachfragte, ob die uns nicht mehr verwendete, aussortierte Holzkisten überlassen konnten. Darüber waren die Leute froh und ließen uns an einen Berg kaputter Kisten, Format 40x30x30cm. Wir suchten uns die besten raus und reparierten sie vor Ort. Einen LKW bekam man ja offiziell kaum, doch die dortige

Firma fuhr uns für einen "Fuffi" (50-Mark-Schein) die Kisten auch noch zum Faschingslokal. Schwieriger war es mit den Bohlen, die wir von Baustellen des VEB Ingenieurhochbaus holten. Prominente Baustelle war damals das ehemalige Schauspielhaus am Platz der Akademie. Dort liehen wir uns Bohlen aus und haben nach dem Fasching im Keller der Ruine auch unsere Requisiten für ein Jahr lagern können. Es war ein unglaubliches Erlebnis, im Keller des Schauspielhauses stehend, den „Himmel über Berlin“ zu sehen. Das Parkett und die vier Ränge waren im Krieg verbrannt. Rund 25 m hohe Wände mit hohlen Fensteraugen hinterließen einen schauerlichen Eindruck. Der Wiederaufbau zum Konzerthaus Berlin startete erst einige Jahre später.

Die „Kistenarie“ haben wir so mehrfach gesungen. Bei einer der folgenden Anfragen meinte der Mitarbeiter vom Getränkekombinat: „Ach, das klappt ja gut. Wir ersparen uns und euch die Mühe des Aussortierens. Wir erwarten morgen eine Ladung neuer und ungenutzter Harasse (so nannte man die Bierkisten früher). Wohin sollen wir liefern?“ Und am nächsten Morgen brachte ein LKW samt Hänger Kisten zum Tanzlokal und ließ sie von der Ladefläche purzeln. Das erleichterte uns die Arbeit.

Die Teppiche liehen wir uns von der Deutschen Staatsoper Unter den Linden aus. Mit diesen Sisal-Teppichen, die sehr robust und kratzig waren, bedeckten wir die „Tribünen“, so dass man dort gut sitzen konnte. Nach dem Fasching wurden die Teppiche geborgen. Die Staatsoper war froh, dass wir ihr den Müll abnahmen und fragte, ob wir noch andere Requisiten brauchten. Ja, da taten sich Schatzkammern auf! In der Französischen Straße waren Möbel und bewegliche, nicht den einzelnen Opern zugeordnete Möbel zu besichtigen. Wir wählten Sessel und Ottomanen, aber auch ein riesiges Pferd aus Pappmaschee. Dann ging es in das Intendanzgebäude, erbaut von Richard Paulick, heute Heimat der Barenboim-Orchester-Stiftung mit dem „Pierre-Boulez-Saal“. Was man dem Intendanzgebäude von außen nicht ansah: Das größte Teil des Hauses war eigentlich nur ein riesiger

Schrank, dessen Fächer von der Mitte aus erschlossen wurden. Im Untergeschoss lagen Gleise, auf denen ein Kran entlangfahren konnte. An dem Kran hing ein Aufzug, mit dem man auf die Höhe der angrenzenden „Schubfächer" fahren konnte. Die Regalfächer waren durch große Tore verschlossen, auf denen Schriftzüge zu sehen waren: Othello 1. Akt, Zauberflöte, Tannhäuser usw. Dahinter waren also die Requisiten und Bühnenbilder der Inszenierungen verstaut. Der Fahrstuhl fuhr wie ein Gabelstapler hoch, schob seine Gabel aus und zog aus den Fächern die Container heraus. Die wurden abgesenkt und landeten auf einem flachen Palettenwagen mit kleinen Rädern. Eine Zugmaschine wurde vorgespannt und die Palette ins Bühnenhaus gezogen. Die Torhöhe war begrenzt. Das Tor stand unter Denkmalschutz. In das Straßenpflaster waren eiserne U-Profile eingelassen, um das Ziehen zu erleichtern und die Höhe einzuhalten! Im Zuge des Umbaus der Staatsoper nach 2010 wurde der Transport mit Hilfe eines Tunnels erleichtert, durch den die Kulissen angefahren werden. Leider bemerkte man erst während des Umbaus, dass die ursprünglich dort befindlichen Festungsanlagen auf Eichenpfählen standen, die bisher keiner, warum auch, entfernt hatte. Auch die Tatsache, dass Berlin an der Spree mit viel und hohem Grundwasser steht, haben die Architekten erst bei dieser Gelegenheit wahrgenommen... Also mit dem Fahrstuhl wurden uns die Utensilien, die Teppiche und schließlich - sehr wichtig - auch nicht mehr benötigte Vorhänge und Stoffballen heruntergebracht und wir mussten mal wieder ein Fahrzeug zum Transport „organisieren". Was das alles gekostet hat? Rechnungen habe ich nie bekommen, ich musste aber stets ein paar Geldscheine in der Tasche haben. Den Aufbau der Tribünen im Tanzsaal organisierte Lothar Kuhnert aus der Abteilung Wohngebiete. Er war fürs „Grobe" zuständig, konnte zupacken, organisieren und die Leute richtig anstacheln.

Während ich alles heranschaffte, machten sich Faschings-Schulz und Gerd Wessel an die Bemalung der Wanddekoration. Um diese Stoffbahnen zu bemalen, brauchte man Farbe und viel Platz. Es wurde also ein „Malboden" gesucht, ein Raum, wo

die Stoffe auf den Boden gespannt und bemalt werden konnten. Hier hatten wir wieder Glück, kannte doch Faschings-Schulz den Leiter der Malwerkstatt der Volksbühne. Der hatte aber Mühe, ein, zwei, drei Tage auf seinen Malsaal verzichten zu können. Manfred Grund, unser Freund und damals Chefbühnenbilder der Volksbühne, redete gut zu...und wir bekamen den Malboden an der Prenzlauer Promenade.

Gerd Wessel spannte den Stoff auf den Holzboden. Dann legte er die Konturen an, gab die Farben vor und einige Kollegen, ich glaube Helmut Gelbrich, unser Grünplaner, war auch dabei, begannen das „Ausmalen". Für die Arbeit brauchte man Pinsel, die an lange Stäbe gebunden waren. Ein Wattebausch hielt den Stab auf Abstand vom Bild und sorgte so dafür, dass das frisch Gemalte nicht gleich wieder durch Pinsel und Stab zerkratzt würde. Schuhe hatte keiner an, alles erfolgte in Socken. Rote waren nicht dabei. Ja, diese Kunstwerke hielten der Kritik stand: sie waren eher „Sozialistischer Realismus" als abstrakt.

Gerd entwarf schöne Bilder, mit denen wir die tristen Wände der Säle schmücken wollten. Es war eigentlich „große Kunst", die da entstand. Gerd gestand mir, dass er erst vor kurzer Zeit von einem Freund darauf aufmerksam gemacht wurde, dass das so ist und man daraus „Kapital" hätte schlagen können. Gerd besorgte sich später Keilrahmen und zog darüber Teile seiner Faschingsdekoration. Die Bilder hat er inzwischen verkauft. Auf diese Weise hat er das Bruttosozialprodukt gesteigert.

Die Kunst schmückte während des Faschings die Wände von Tanzsaal, von Kneipen und von Gängen. Etwas Wichtiges fehlte aber noch: Die Decke! Die Säle waren hoch, die Decken hässlich. Stimmung konnte da nicht aufkommen. Für die meisten Feste haben wir Fallschirme als Deckenschmuck genutzt. Helga Fernau, eine geschätzte Kollegin, hatte einen Schwager, der Mitglied der DDR-Nationalmannschaft der Fallschirmspringer war. Die gehörten zur "Gesellschaft für

Sport und Technik (GST)" einer Massenorganisation mit vormilitärischem Zuschnitt. Allerdings: wer da drin war, konnte dem Zwang zum Mitmachen in anderen militärischen Organisationen entgehen...Das Fallschirmspringen wurde zum Ende der DDR nicht mehr gefördert. Die Gefahr der Republikflucht wurde als zu groß eingeschätzt. Das Springen selbst benötigt aber die geringste Zeit. Am längsten sind die Sportler mit Vor- und Nachbereitung am Boden beschäftigt. Das fachgerechte Zusammenlegen und Packen dauert lange und muss immer wieder geübt werden. Dazu nimmt man Fallschirme, die kleine Macken, Fehler, Löcher haben. Und die borgten wir uns aus. Ich fuhr mit unserem Trabi zum Flugplatz nach Leipzig-Mockau und bekam dort 6 bis 8 Fallschirme ausgehändigt. Die wurden in Berlin ausgebreitet und an der Decke befestigt. Das sah alles sehr luftig aus und macht Arbeit, aber auch Spaß. Nach ein paar Jahren durften wir die Fallschirme behalten, entfielen die Fahrten nach Leipzig.

Nur einmal haben wir auf die Fallschirme verzichtet: Wir wollten etwas ganz Elegantes anbieten, eine Art Spiegelsaal a la Versailles! Dazu besorgten wir uns aus einer Weißenseer Kondensatoren-Firma deren Ausschuss, der nicht mehr verwendet werden konnte. Die Kondensatoren werden aus hauchdünnen Aluminiumbahnen - ähnlich wie Backfolie - hergestellt. Die Alu-Bahnen sind in ebenso dünnes Pergament- oder Ölpapier gewickelt. Diese Wickel sind wertlos, wenn darin auch nur das kleinste Loch ist, weil es dann zu einem Kurzschluss kommt, wenn auch nur im Millivoltbereich. Auch die Reststücke wanderten in den Müll. Ich lud also den Trabi voller Kondensatorenwickel. Und diese wickelten wir dann ab, getrennt nach Alu und nach Ölpapier, und das Alu wieder auf. Dann spannten wir über die Tanzfläche dünne Schnüre, über die wir die Alufolie zogen. Es klappte nur mühsam. An den Wänden hing die Alufolie herunter. Mit wenigen Scheinwerfern zauberten wir den französischen Hof in unsere Ostwelt. Es sah wunderbar aus. Doch dann hatten wir noch ein unvorhersehbares Problem: Unsere Konstruktion erwies sich auch als eine wunderbare Antenne. Kaum stimmten die Musiker ihre elektrischen Instru-

mente ein, hörten wir den Westberliner RIAS! Irgendwie haben wir die Akustik noch gelöst, aber der Schreck saß tief!

War der erste Fasching „archi nova“ 1968 noch einer für unser Institut allein – wir hatten zu einem zweiten Abend aber schon die anderen Institute der Bauakademie aus dem „Blauen Wunder“ eingeladen – entwickelte sich „archi nova“ zu einem „Muss“ in Architektenkreisen. Da mussten wir dann auch Eintrittskarten verkaufen. Ich war immer für moderate Preise, was die anderen nicht verstanden. Inzwischen habe ich gelernt – auch wenn ich selbst es kaum anwende – dass der Preis einer Ware nichts mit dem eingesetzten Arbeitseinsatz zu tun hat, sondern allein vom Markt, also von Angebot und Nachfrage abhängt! Doch die Einladung anderer Institute zur Teilnahme ermöglichte es auch, dass die „Bauinformation“ unsere Karten und Plakate druckte. Es bedurfte großer Überzeugungskünste und einiger Freikarten. Und dann saßen die Drucker und der Chef der Druckerei auch in der ersten Reihe des Faschingsvolkes! Die Kartenentwürfe stammten alle von Gerd Wessel. Schwarz war die einzige Farbe, aber wir bekamen dann wenigstens einen farbigen Karton!

Die Vorbereitung des Faschings war immer eine hoffnungsvolle, vom Wunsch nach Erfolg geprägte Sache. Demgegenüber fehlten uns die Kräfte beim Abbau und beim Verstauen der Utensilien. Nur gut, dass die Treusten bei der Stange blieben, vor allem Lothar Kuhnert und Andreas Elliesen, meine unmittelbaren Verkehrsplanerkollegen. Wo wir das alles dann verstauten, ist mir nicht mehr in Erinnerung. Nur an ein Lager kann ich mich bestens erinnern: Der Berliner Dom! Ich konnte mir nicht anders helfen, als beim damaligen Domprediger Dr. Schneider um „Asyl“ zu bitten. Er kannte unsere Eltern. Ich bekam also in der ungenutzten Domruine ein Portal zugewiesen. Die kaiserzeitlichen Portale besaßen jeweils einen Windfang, also einen Raum zwischen den Außen- und den Innentüren, der wenigsten 12qm Grundfläche hatte und 6 m hoch war. Darin verstauten wir, was wir konnten...und ließen den Dom Dom sein. Die Utensilien wurden nicht mehr benötigt. Als dann -

in Zusammenhang mit der Errichtung des Palastes der Republik - mit dem Wiederaufbau des Doms begonnen wurde, musste ich das Portal räumen. Alles landete auf dem Sperrmüll.

Die Premiere von „archi nova“ fand in einem traditionellen Berliner Kulturhaus, dem „Prater“ an der Kastanienallee statt. Das war früher ein Ausflugs- und Arbeitergasthof mit großem Biergarten, Saal und vielen Nebenräumen. Hier war auch die Volksmusikschule Prenzlauer Berg untergebracht. Unser Fasching lief als „Betriebsfeier“, und so war anfangs auch die Institutsleitung vollzählig vertreten. Ule und Marlies Lammert agierten in einem sehr dezenten Kostüm: körperenges Schwarz, auf dem Rücken nur ein paar Buchstaben: er MONO, sie TONIE. Leider war das ihr einziges Gastspiel zum Fasching. Vielleicht hatten sie sich etwas Anderes vorgestellt. Das ganze Gegenteil im Sinne der „Außendarstellung“ war Hermann Henselmann, der ja jeden Platz zu seiner Bühne machte. Er nahm die echte Bühne im Prater offenbar nicht ernst und purzelte die steile Treppe herunter. Zu bewundern war die Gelassenheit, mit der Prof. Werner Schneidratus, die graue Eminenz der Baupolitik, das Geschehen über sich ergehen ließ. Er war der Einzige, der mit Pappnase Platz genommen hatte und wohl kaum eine Miene verzog. Erst spät habe ich erfahren, dass dieser für uns als „Stalinist“ verschriene Altkommunist 12 Jahre im Gulag zugebracht hat.

Danach waren wir, mit einer Unterbrechung, viermal Gast im Kulturhaus der städtischen Müllabfuhr in der Malmöer Straße auf dem Prenzlauer Berg. Dieses Haus war gut geeignet, weil wir hier zwei Säle hatten und viele Leute unterbringen konnten. Die LKW der dortigen Fahrbereitschaft gehörten zu unseren Helfern bei Auf- und Abbau. Chef der Gaststätte war ein ehemaliger Friedensfahrer, also ein bekannter Berliner Radsportler: Ede Zawadski. Meine Frau kannte seine Frau, die bis in die 1980er Jahre das "Café Z" betrieb, ein beliebtes Restaurant in der Friedrichstraße. Ede war nach seiner Radfahrerzeit noch Steher beim Radrennen auf der ovalen Bahn. Da lenkte er ein Motorrad, das hinten eine Rolle hatte, der der echte

Radfahrer möglichst eng folgte. Wichtig war, dass das Motorrad dem Radler Windschutz bot, so dass der auf hohe Geschwindigkeiten kam. Die Abstimmung zwischen den beiden Sportlern musste bei diesen Rennen, die meist über eine ganze Stunde gingen, stimmen. Ede war ein Urberliner, mit allen Wassern gewaschen. Er sah mich stets nur leicht lächelnd an, hatte ich doch keine Ahnung von Geschäften und Berliner Mentalität...

Der Nachteil dieser Lokalität war jedoch, dass es mit dem Rücken an der Berliner Mauer gegenüber vom Wedding lag und damit im Grenzgebiet. Die „Mülle" war zwar zugänglich, wurde aber streng überwacht und durfte nur von DDR-Bürgern betreten werden. Zuerst haben wir das ignoriert. Doch zu einem späteren Zeitpunkt wurden die Kontrollen verschärft. Ich sollte eine Teilnehmerliste mit den Personalausweisnummern übergeben. Das war unmöglich. Dann war man uns auch auf die Schliche gekommen im Hinblick auf die Besucherzahlen. Wir hatten mit dem Kartenverkauf die Zulässigkeit um etwa 50% überzogen und mir war ziemlich bange!

Wir gaben eine lange Liste mit erfundenen Personalausweisnummern ab. Als die Räume zu voll wurden, musste ich am Hoftor Karten zurückkaufen. Dass die verärgerten Gäste das erduldet haben, ist ein wahres Wunder gewesen. Schließlich gab es noch mit der Garderobe Probleme. Ich weiß nur, dass wir am Ende einen Nebenraum geöffnet haben, wo alle ihre Mäntel, Hüte, Stiefel ablegten. Alle haben hinterher ihre Sachen wiedergefunden – ein echtes Wunder. An diesem Faschingswochenende habe ich einen schwarzen Anzug getragen, kreideweiß ausgesehen und drei Kilo abgenommen!

Von der Lokalität in der Stadtreinigung stiegen wir 1971 auf ins „Haus der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft" (DSF), das hinter der Neuen Wache und damit an der Straße Unter den Linden steht. Dort sind die Linden aber Kastanien. Das Haus war früher Preußisches Finanzministerium (mit wie wenig Zimmern kamen die damals

aus!). Heute nennt es sich wieder „Palais am Festungsgraben".

Das Haus der DSF war ein fast „heiliger" Ort im real existierenden Sozialismus. Die Ausstattung erinnerte eher an ein „Preußisch-Russische Kaiserfreundschaft": schwerer Stuck, Marmortreppen, Spiegel und Stofftapeten... Das Einzige, was damals gegen diese Tradition sprach, war Lenin persönlich: Auf dem Treppenpodest schaute ein großer Kopf auf hohem Sockel über die Hereinkommenden ins Leere. Er saß nicht auf dem „Klo" wie in der sowjetischen Botschaft und hatte auch keine Mütze auf (also Porno-Lenin). Er war nur traurig, denn wir hoben ihn, nach Debatte mit dem Hausherrn, vom Sockel und stellten ihn in die Abstellkammer. Der Treppenaufgang wurde dann als neues Entreé gestaltet. Die Stoffbilder mussten an die Wand. Es standen zwar Leitern zur Verfügung, doch reichte der Platz nicht, um damit in die ca. 6m hohen Ecken zu kommen. Es wurde eine spektakuläre Konstruktion aufgestellt, die ich betrat, um als Chef den Anderen Mut zu machen. Ich selbst fühlte mich sehr unsicher. Doch alles gelang!

Der Fasching im Haus der DSF wurde durch die Räumlichkeiten und das Engagement einiger Akteure zu einem Höhepunkt. Inzwischen hatte sich der Ruf von „archi nova" herumgesprochen, so dass wir den Kartenbedarf nicht mehr decken konnten. Es kamen auch immer mehr Leute aus Westberlin dazu, was meine Position nicht verbesserte, denn das stand ja in einem gewissen Gegensatz zum Klassenstandpunkt. Ganz gefährlich wurde die Situation, als wir in einem Kulturhaus im Pankower Vorort Französisch Buchholz gefeiert haben. Dort hatten wir gute Bedingungen vorgefunden. Die Gaststätte erhoffte sich großen Umsatz. Wir hatten dort auch Räume, wo man an Tischen sitzen und etwas essen konnte. An dem Wochenende lag viel Schnee und alles sah idyllisch aus. Aber was Schnee in der DDR Schlimmes anrichten konnte, brachte ein Witz zur Sprache: Zwei Schneeflocken treffen sich. Fragt die eine: „Was machen wir heute? Fliegen wir weiter oder richten wir in der DDR Chaos an?" Es waren mehr als zwei Schneeflocken, die den Berliner Norden verschönten. Zu schlechter Letzt stellte die Straßenbahn auf unserer

Zufahrtstrecke den Betrieb ein. Die Gäste waren auf Taxis angewiesen. Sogar die Müllwerker nahmen unsere Leute zur Gaststätte mit, lag doch Buchholz auf dem Weg zur Deponie in Schwanebeck. Diese physische Belastung des Festes war jedoch weniger gefährlich als die psychisch-ideologische, hatte doch der „feindliche“ RIAS, der Rundfunk im Amerikanischen Sektor, nicht nur für unseren Fasching indirekt geworben, sondern auch noch auf die misslichen Verkehrsverhältnisse hingewiesen... Alles löste sich in Wohlgefallen auf.

Ich glaube, dass ich für wenigstens zehn Veranstaltungen verantwortlich war. Ich kann mich erinnern, dass „archi nova“ auch noch in der Mensa Nord vorm Deutschen Theater gefeiert wurde.... aber irgendwann war für mich Schluss. Ich hatte meinen Beitrag zu „Berlin, Kulturhauptstadt der DDR“ geleistet.

7. Das Institut für Städtebau und Architektur - vor und nach dem Fall der Berliner Mauer

7.1 Das ISA in den späten 1980er Jahren und im Herbst 1989

Der letzte Teil meiner Erinnerungen an die Zeit im Institut besteht in der Schilderung meiner wachsenden Verantwortung im und für das Institut.

Aus meiner Sicht hatte Prof. Lammert nach vielen internen Anfeindungen der Oberen und dem Verlust einiger Aufgaben im internationalen Maßstab (ECE, Architektenvereinigung, RGW) gemerkt, dass er nicht mehr den Rückhalt in der Akademiespitze und bei den Verantwortlichen der Baupolitik hatte. Ihm wurde schließlich deutlich gemacht, dass sein Nachfolger schon bestimmt war! Er hatte vorher viele Mühe, das Institut gegen die Übermacht der Plankommission und der Baukombinate zu verteidigen. Was konnten wir als wissenschaftliches Institut schon der Parteidoktrin entgegensetzen? Immerhin hat die Abteilung Theorie und Geschichte manches Fähnlein hoch und nicht nur in den Wind gehalten. Dann gab es ja auch erstmals so etwas wie soziologische Studien am ISA, auch die wurden scharf von oben beäugt.

Nachfolger von Prof. Lammert wurde 1986 Prof. Dr. Bernd Grönwald. Er hat sich von Anfang seiner Leitungstätigkeit an darum bemüht, das Institut - nach einem spürbaren Bedeutungsverlust in den frühen 1980er Jahren - wieder nach vorn zu bringen, die Bedeutung von Städtebau und Architektur innerhalb der Bauakademie auch politisch wieder aufzuwerten. Prof. Grönwald wollte die Eigenverantwortung der Mitarbeiter stärken und sie gegenüber dem parteipolitischen Druck schützen. Dazu wurde der Wissenschaftliche Beirat gegründet, der ein Forum für den wissenschaftlichen und weniger den parteipolitischen Diskurs bieten sollte. Ich wurde zu dessen Sprecher berufen. Die Abteilungsleiter konnten im Beirat in recht offener Runde etwas länger ihre Denkansätze erläutern und anschließend darüber

diskutieren. Leider ist aus diesem Ansatz nicht viel geworden. Immer wieder hat uns die Tagespolitik eingeholt. Prof. Grönwald hatten auch erstmals einen „dies academicus“, einen akademischen Tag veranstaltet, an dem alle Wissenschaftler teilnehmen sollten. Er fand in der Staatbibliothek Unten den Linden statt. Wir hatten einen prominenten Gast: Peter Marcuse, einen Stadtsoziologen aus New York. Sein Vater war ein bekannter marxistischer Philosoph, der von den Nazis vertrieben wurde. Da haben wir mal den Duft der großen, weiten Geisteswelt gerochen...

Prof. Grönwald hat offenbar große Stücke auf mich gehalten. Er wusste auch, dass ich synodale Erfahrungen und etwas Moderationsgeschick mitbrachte. Leider haben wir es nicht geschafft, das Institut und seine Wirkung nach außen entscheidend zu ändern. Im Nachhinein habe ich mir oft darüber Gedanken und auch Vorwürfe gemacht, dass ich Prof. Grönwald in diesen Monaten nicht stärker ermutigt habe.

Es war jedoch insgesamt eine spannende Zeit, es deuteten sich Veränderungen an, und wir waren insgesamt sehr hoffnungsvoll, dass unsere fachliche Arbeit zu einer Verbesserung in der DDR beitragen könnte, wir Gutmenschen! Die Absage des Plenums der Bauakademie im August 1989 und die Tatsache, dass unsere strategischen Vorschläge nicht einmal angehört wurden, bedeuteten für uns einen Tiefschlag. Andererseits löste das auch eine Blockade, wir sprachen nun auch nach außen die Probleme deutlicher als vorher an! Heute klingt das vielleicht wenig glaubhaft, aber man bekommt ja manche Zusammenhänge und Veränderungen an sich und seiner Umwelt erst viel später mit.

Ein Mosaikstein in diesem Prozess war ausgerechnet eine Studie für die Stadt Meißen. Im Sommer 1989 hatten wir mit Martin Beutel den Auftrag bekommen, uns um Meißen zu „kümmern“, es steckte wohl auch der 1. Sekretär der Bezirksleitung der SED Dresden, der Genosse Hans Modrow dahinter. Woher der „Hilferuf“ kam, das wussten wir damals nicht. Immerhin gab es ja in Meißen schon den Slogan:

„Besucht Meißen, solange es noch zu sehen ist!“ Diese Aufforderung gab es auch für Leipzig und gewiss für viele Städte der DDR. Da ich Meißen gut kannte, wurde ich als Vorhut vorausgeschickt und sah mir die Pläne an. Meißen war ja auch eine der Städte, die wir in den Jahren vorher im Rahmen unserer generellen Studien im Blick hatten. Und auch in Meißen war es so, dass die Verantwortlichen vor der eigentlichen Bauaufgabe den Schwanz einzogen und das Wohnungsproblem auf die übliche Weise lösen wollten und mussten: Neubau auf der grünen Wiese. Da Meißen in der Zeit davor sich gescheut hat, das zu tun, wanderte der Wohnungsbau nach Coswig ab. Dort gab es auch neuere Industriebetriebe und von dort aus war Dresden gut zu erreichen. Insofern war es fast vernünftig, Meißen zu schonen. Aber irgendwann forderten auch die Meißner neue Wohnungen. Der auf der rechten Seite der Elbe gelegene Stadtteil Bohnitzsch, ein schöner Hang und eine große Ebene, waren dafür vorgesehen. Dort konnte relativ preiswert gebaut werden, dort kam man aber auch leichter an die zu bauende Kläranlage. Ja, in Meißen gab es damals keine funktionierende Kläranlage. Die Abwässer flossen ungeklärt in die Triebisch und letztlich in die Elbe! Wäre auf der Altstädter Seite gebaut worden, wäre ein Sammler und ein Düker unter der Elbe notwendig gewesen. Das wollte man aus Kostengründen vermeiden, obwohl diese Abwasserprojekte in jedem Fall notwendig waren.

Das Bauen in Bohnitzsch erfolgte in Platte. Doch die Bezirksbaudirektion hatte sich auch für die Altstadt etwas ausgedacht: Dort sollten Großblöcke zur Anwendung kommen. Die waren kleiner und leichter als die geschosshohen Platten und kamen mit kleineren Kränen an Ort und Stelle. Das entsprechende „Erzeugnis“ wurde von den ländlichen Baubetrieben geliefert. Für Meißen hat sich das Landbaukombinat aber dann doch etwas Spezielles einfallen lassen: Die Fenster sollten ein plastisches Gewände erhalten, so dass die Fassaden gegliedert wirkten. Und dann wurde in der Straße mit Namen „Neugasse“ bereits mit dem Abriss begonnen. Es sah damals und sieht auch noch heute schäbig aus. Auch dieses „Erzeugnis“ war für

die echte Altstadt nicht geeignet! Wir hatten deshalb eine Strategie entwickelt, die historische Stadt zu sanieren und dabei auch punktuelle Abrisse zuzulassen. Dann wiesen wir nach, dass wir auf diese Weise auch genug Wohnungen schaffen könnten, zumal die Einwohnerzahl von Meißen schon damals rückläufig war. Schließlich machten wir auch Vorschläge für den schrittweisen Ausbau der Infrastruktur.

Unsere Studie sollten wir auf einem Workshop vorstellen, den die Stadt und der Bezirk veranstalteten. Und das war dann sogar ein ziemliches Politikum, denn es hatte sich der o.g. Genosse Hans Modrow, angemeldet. Hans Modrow galt als der mit Abstand intelligenteste und ein für kulturelle und architektonische Fragen besonders aufgeschlossener Politiker in der Parteiführung. Die Beratung fand im Rathaus statt. Der Bürgermeister war kein Genosse, sondern Mitglied der Liberalen Partei der DDR. Es trafen sich die Spitzen der Stadt, des Kreises und des bezirklichen Bauwesens. Dazu kamen Professoren der TU Dresden und der Chef der Denkmalpflege des Bezirks, Direktoren aus den Baukombinaten und schließlich wir aus der Bauakademie. Ich wollte auch den Kreisarchitekten in diese Beratung einladen. Der meinte, er dürfe nicht mitkommen. Ich sagte: „Wenn Sie an meiner Hand mit reingehen, wird kein Mensch Sie rausschicken“. Er traute sich nicht!

Wir stellten unsere Konzepte vor, der Bezirk die seinen. Nach dem Mittagessen wurden wir von den Bauleuten durch die Stadt geführt. Martin Beutel und ich gingen mit Herrn Modrow und sagten ihm, dass die Stadt nicht zu retten ist, wenn so weitergemacht würde, dass die Konzepte des Bauwesens nicht aufgehen, dass er von seinen Leuten betrogen würde. Er meinte: Das weiß ich auch, aber was soll ich machen? Stephan Nierade, ein Studienfreund, der damals Küster am Meißner Dom war, bat mich, Herrn Modrow einen Brief zu übergeben. Ich sagte ihm, dass er das selbst machen könne und dabei kein Risiko einginge. Er hat seine Petition Herrn Modrow persönlich übergeben und wurde auch nicht belangt. Wir traten damit bei Hans Modrow nur offene Türen ein.

Und so wie in Meißen brodelte es in vielen Städten. Bemerkenswert ist, dass der Verfall der Städte zu den wichtigsten Anstößen der Bürgerrechtsbewegung gehörte, neben der Reisefreiheit, die natürlich eine höhere Beachtung außerhalb der DDR fand. Es wäre durchaus interessant herauszuarbeiten, wo und wie viele solche Gruppen aktiv waren. Es gab ja auch teilweise für solche Gruppen Unterstützung durch Fachleute. Martin Beutel hat beispielsweise eine Gruppe an der Oderberger Straße in Prenzlauer Berg beraten.

Die Beratung in Meißen brachte kein greifbares Ergebnis. Ein paar Wochen später feierte mein Vater dort seinen 80. Geburtstag. Ich schenkte ihm eine kleine Studie mit Zeichnungen zu Meißen: „Kleine Stadt, was tun?!“ Zu den Geburtstagsgästen gehörten auch Vertreter der Stadtpolitik. Da konnten wir die Meißner Situation noch einmal diskutieren. Aber das Interesse der Meißner an der gesamtstaatlichen Lage und an Informationen aus Berlin war im Oktober 1989 viel größer.

Ja, in Berlin „ging die Post ab“. Zuerst war es eher eine „stille Post“. In der Gethsemanekirche fanden für die am 40. Geburtstag der DDR verprügelten Demonstranten Solidaritätsveranstaltungen statt: „Wachet und betet!“ Das war ihr Motto.

Im Institut wuchs die Spannung, wie sich die Lage wohl entwickeln würde. Ich wurde oft gefragt, weil die Kollegen meinten, dass ich doch durch „die Kirche“ genug erfahren würde. Die Synode des „Bundes evangelischer Kirchen“, des Dachverbands der evangelischen Kirchen der DDR in Eisenach Ende September 1989, war ja gerade erst vorbei. Die Verlautbarungen kamen über das Westfernsehen auch in die Wohnzimmer der Kolleginnen und Kollegen.

Unvergessen bleibt die große Demonstration am 4. November 1989 auf dem Alexanderplatz. Am Palast der Republik reihten wir uns ein in das große Heer der Demonstranten. Dort marschierte ich neben Konrad Knebel, dem bedeutenden Maler und Porträtisten der Straßen, Plätze und Städte. Seine Bilder haben die Qualitäten von Canaletto und sind in ihrer Kargheit und Strenge genau das Spiegelbild der

Trostlosigkeit des Verfalls in der DDR gewesen. Doch Liebe und Hingabe hatten den Pinsel geführt. Die meisten der Redner kannten wir ja auch, am deutlichsten, fast ohne Worte, verabschiedete sich die Schauspielerin Spira: Sie sagte: Ich mache jetzt das, was ich von der Regierung erwarte: ich trete zurück! Das saß.

Ja, alle Interessierten in Ost und West hielten den Atem, konnten nicht glauben, was sich da plötzlich abspielte! Dass es von da an bis zum Mauerfall nur fünf Tage waren, ist uns erst im Laufe der Zeit klargeworden. Und da hat sich letztlich bestätigt, was im Grunde das Ziel der meisten DDR-Bürger war, nämlich möglichst eine schnelle Einheit. Ich kann mich noch erinnern, dass ein Kollege aus dem Institut mir Mitte September die ersten acht Thesen zur Gründung einer neuen Partei, der SDP, der Sozialdemokratischen Partei der DDR, zeigte. Ich fragte ihn: Und wo steht hier was von der deutschen Einheit? Da guckte der mich ganz ungläubig an.

Da der Mauerfall kurz vor einem Wochenende stattfand, hatte sich in der folgenden Woche das „Arbeitsleben" im Institut schon fast normalisiert. D.h. es kamen alle brav zur Arbeit, warteten aber auf den Feierabend, um dann nach Westberlin zu pilgern. Da die DDR noch existierte, gab es auch keine Veranlassung, die Arbeit im Institut ruhen zu lassen.

Ende November fuhr ich nach Brünn zu unseren Partnern vom VUVA, um die weitere Zusammenarbeit vorzubereiten. Ein tschechischer Kollege lud mich anschließend von da aus zur Weinlese nach Südmähren ein. Nach getaner Arbeit und frohem Weinlesefest ging´s nachts im Zug zurück nach Berlin und direkt zur Arbeit ins ISA. Während ich aber wieder in die DDR zurückkam, hatte der wichtigste Finanz- und Handelsvermittler der DDR, Herr Schalck-Golodkowski, am 4. Dezember 1989 die DDR verlassen und sich in Westberlin aus Sorge um sein Leben den Behörden gestellt. Da ging noch einmal ein ziemlicher Ruck durch die DDR, wurde ja Herr Schalck immer als unbestechlich und linientreu eingeschätzt.

An diesem Tag traf sich das ganze Institut im Flur, weil Prof. Grönwald uns infor-

mieren wollte. Er gestand, dass mit diesem Weggang von Herrn Schalck für ihn eine ganze Welt zusammengebrochen sei. Er fragte sich und uns, wie das nun weitergehen sollte, wo er kein Vertrauen mehr in die Staatsmacht habe und alles ins Gegenteil verkehrt würde. Er brauche die Unterstützung seiner Mitarbeiter, damit das Institut weiterarbeiten könne. Wir alle waren überrascht über diese Offenheit und über die emotionale Haltung von Prof. Bernd Grönwald. Er tat mir in gewisser Weise leid. Ich trat einen Schritt vor und sagte ganz ruhig: "Wenn das so ist, dann sollten wir das tun, was zu tun ist, nämlich die Vertrauensfrage stellen, die Institutsleitung und auch die jeweiligen Abteilungsleiter". Es kam eine Art Zustimmung zum Verfahren auf, auch ohne dass eine förmliche Abstimmung stattfand. Ein paar Leute setzten sich zusammen. Die Leitung und die Abteilungsleiter stellten sich der Abstimmung damit ein Meinungsbild ermöglicht wurde, das dem Direktor, so er denn die Zustimmung hatte, die Möglichkeit gab, mit den jeweiligen Leitern zu sprechen.

Die Abstimmung wurde durchgeführt und fand ohne Probleme an einem der nächsten Tage statt. Der Direktor wurde mit großer Mehrheit bestätigt. Bei den Stellvertretern gab es mehr, weniger und ganz wenige Zustimmung. Bei den Abteilungsleitern gab es meist Bestätigung. Der Direktor führte die Gespräche und nahm die weniger Vertrauensgestärkten aus der Schusslinie, entband sie von ihren Pflichten und suchte für sie andere Arbeit im Hause. Man kann sich das heute gar nicht mehr vorstellen. Ich wurde auch nicht etwa befördert, sondern machte meine Arbeit weiter. Erst später galt ich als ein Stellvertreter des Direktors, wahrscheinlich damit meine Position bei Kontakten gestärkt werden sollte. Wir hatten also dem Direktor den Rücken gestärkt, was diesem gutgetan hat. Er trat gegenüber seinen Vorgesetzten etwas bestimmter auf, wurde aber gewiss von denen deshalb nicht unbedingt mehr geliebt.

Ich müsste in den Akten des Instituts nachschauen, was in der Zeit bis zum 18. März 1990 innerhalb des Instituts und der Bauakademie so alles gelaufen ist. Die politi-

sche Richtung war ja da schon klar: erste freie Wahlen zur Volkskammer der DDR, die dann über die Bildung einer Regierung, Gründung der Länder und Beitrittsverhandlungen mit der (alten) Bundesrepublik entscheiden sollte. Aber auch auf der fachlichen Ebene deuteten sich Veränderungen an.

Prof. Grönwald war offenbar froh, dass ich recht schnell viele Kontakte zu den Kollegen aus Westberlin und zu den westdeutschen Kollegen geknüpft hatte. Ich weiß auch nicht, wieso mir da eine Vermittlerrolle zufiel. Es begann mit einem Anruf eines Weimarer Kommilitonen, der in den 1980er Jahren in den Westen gegangen war und dort Leuten aus der Planerszene von mir erzählt hat. Die kannten wiederum Kollegen, die am 8. November 1989, also einen Tag vorm Mauerfall, gerade einen Verein gegründet hatten: „Ost-West-Plattform für Architektur" - also nun wirklich nicht meine Profession. Die Gruppe wollte den Architekten aus Ost- und Westeuropa in (West-)Berlin eine Bühne, eine Plattform geben. Und nun dieses Megaereignis des Mauerfalls! Wer dachte in dem Moment noch an Holland oder Polen? Da gab es in Ost und West nur ein Thema: Die Mauer ist weg – was nun? Ich bekam kurz darauf einen Anruf und sagte zu, an einer Veranstaltung im Hamburger Bahnhof teilzunehmen. Ja, ich musste erst einmal überlegen, wo der überhaupt liegt. Dabei war er doch zum Greifen nah! Direkt hinter der Sandkrugbrücke, dem Grenzübergang in der Nähe der Charité. Ich fuhr mit dem Fahrrad hin. Der Hamburger Bahnhof war noch im Umbau. Nur der am Spandauer Schifffahrtsweg gelegene Flügel war schon fertig: Bleiglasfenster, Stuck, Terrazzo, viele Menschen, viel Zigarettenrauch. Ich wurde nach vorn gelockt. Dort saßen viele Leute, die meisten jünger als ich, und erzählten von ihrem Verein und dass sie nun also, statt nach Amsterdam oder Warschau zu fahren, doch erst einmal hier genug zu tun hätten. Man suchte Gesprächspartner, um sich über das Bauen in der noch geteilten Stadt auszutauschen....

Irgendwie wurde ich so zu einer Art Sprecher des Ostens auf der Ebene der Stadtplanung. Die Erlebnisse und die Veranstaltungen überschlugen sich. Vieles ist mir

entfallen. Es gab schließlich zwei unterschiedliche Erlebnisebenen, für die ich mich einsetzte und die meine Zeit füllten. Zum einen war es die weitere Entwicklung des Instituts, zum anderen das Engagement in den Vereinen und Verbänden.

7.2. Das ISA im Umbruch

Thema dieses Kapitels soll sein: Wie ging es mit dem Institut weiter? Unser Auftraggeber blieb weiterhin auf der Grundlage des „Plan Wissenschaft und Technik" das Ministerium für Bauwesen (der DDR). Andererseits mussten wir uns aber auch in dem größeren Deutschland bekannt machen, denn im Westen wusste man ja nichts von uns und waren die Wissenschaft und die Auftragsvergabe ganz anders organisiert.

Zuerst wurde ich von einigen Leuten aus Westberlin angesprochen und habe an Workshops und Tagungen teilgenommen, in denen ich mit dem Segen meines Direktors auch die Belange des ISA ansprechen konnte. Die ganze Stadt war ja in Bewegung und alle fragten sich, wohin die Entwicklung gehen würde. Der Westen hatte möglicherweise Order, keine Gespräche mit den Vertretern des Staates zu führen. Also musste man andere Gesprächspartner und Moderatoren suchen. In einer solchen Situation moderierte ich also dann ein Gespräch im Lichthof des Stadtbauamtes in der Behrenstraße. Es waren über 100 Leute gekommen und unter meiner Leitung diskutierten der höchste Westberliner Planungsbeamte, Karlheinz Wuthe, mit dem Chefarchitekten von Ostberlin, Roland Korn. Die Diskussionen waren relativ weit von der konkreten Realität abgehoben, hatte man doch auf beiden Seiten nur wenig Kenntnis von den Planungsprozessen der anderen Seite. Wir vertrauten auf eine sachliche Planung, die wir im Westen vermuteten, stellten aber fest, dass auch dort Kräfte an den Strippen zogen, denen es um etwas Anderes, eher um Macht, Einfluss und viel Geld ging.

Es kam vor allem darauf an, dass man erst einmal von den Absichten und Strukturen der anderen Seite hörte und sich darüber austauschte. Das taten wir mit Hilfe der Verbände. Wir organisierten Treffen in den privaten Büros, wo sich unsere Ostkollegen mit den Westlern treffen konnten. Da ist dann auch das ganze ISA mit ausgeschwärmt. Man stellte fest, dass auch im Westen nur mit Wasser gekocht

wurde, die Ausstattung und der Stellenwert der Planer aber kaum mit dem im Osten vergleichbar war. Meine Kollegen kamen aber auch mit vielen Ideen wieder. Im Institut machten wir uns daraufhin Gedanken, wie die einzelnen Abteilungen ihre Kenntnisse so dokumentieren müssten, dass sie von anderen auch verstanden und dass unsere Kompetenz nicht übersehen würde. Also machten wir neue Arbeitspläne, mit denen wir unsere Forschungen an die neuen Aufgaben anpassten: Die Abteilung Theorie und Geschichte bereitete zuerst einen neuen Architekturführer vor: Berlin! Dazu wurden zwar auch meine Kontakte zum AIV genutzt, aber die Hauptarbeit machte Joachim Schulz. Unsere Abteilung Generalbebauungsplanung studierte die Methoden der Flächennutzungsplanung, Werner Rietdorf ging die Komplexrichtlinie Neubauwohngebiete im Hinblick auf eine verständliche Sprache durch und Willi Pfau überarbeitete seine Auswertungen der Bebauungskonzeptionen. Unsere Texte mussten neu geschrieben werden, damit sie auch im Westen verstanden wurden. Man denke nur an den ostdeutschen städtebaulichen Begriff „Komplexannahmestelle"! Der Westen vermutete dahinter eine psychologische Dienstleistung....

Auch der Titel unseres Instituts für „Städtebau und Architektur" hat sich in dieser Zeit als nicht besonders günstig erwiesen. Unter „Städtebau" konnten die im Westen ja noch eine Art von „öffentlicher" Verantwortung erkennen, aber bei „Architektur" hatten wir aber fast alle gegen uns. Staatliche Architektur, das geht schon mal gar nicht! Es hat lange gedauert, ehe die westdeutschen Kollegen mitbekommen haben, dass in der DDR fast alles aus ihrer Sicht „staatlich" war. Es gar keine andere Form der Organisation, es gab keine Privatwirtschaft! Die Kirche war der einzige größere, wie man heute sagen würde, nichtstaatliche „Arbeitgeber". Der private Sektor der Freiberufler beschränkte sich auf Ärzte und wenige Rechtsanwälte. Das Handwerk und die Landwirtschaft waren zu großen Teilen in Produktionsgenossenschaften (PGH) organisiert. Im Handel spielte der kleine Laden nur eine Lückenrolle. Die Anzahl der „Freien Architekten" konnte man in den Großstädten an den

Fingern abzählen. Architekten wurden kaum ausgebildet und fast ausschließlich in den Baukombinaten angestellt! Freie Planer gab es gar nicht!

Parallel zu einer gewissen PR-Arbeit der einzelnen Abteilungen wurden aber auch die Leistungen des Instituts selbst aufbereitet und zu einem Angebotskatalog verarbeitet. Prof. Grönwald versuchte, den Überblick zu bewahren, alle haben sich wirklich engagiert. Es gab eher eine Aufbruch-Stimmung, als dass man resignierte.

Die Großwetterlage ließ erkennen, dass die Vereinigung der DDR mit der Bundesrepublik vorbereitet wurde und dass es dazu keine Alternative gab. Viele bei uns im Osten und auch manche im Westen „träumten" von einer verbesserungsfähigen DDR. Wenn man uns dafür ein Biotop für Experimente auf einem anderen Planeten angeboten hätte, wäre daraus vielleicht etwas geworden. Aber die wirklichen Bedingungen, die Übermacht des Westens, des „absterbenden Kapitalismus", gegenüber dem „realen Sozialismus", konnten nicht ignoriert werden. Das war auf allen Ebenen deutlich geworden.

Für das Institut konnte es nur darum gehen, einen vernünftigen Weg durch den unübersichtlichen Einigungsprozess in die zukünftigen Strukturen zu finden. Ich konnte anfangs als Türöffner helfen. Ich organisierte Begegnungen unseres Direktors mit dem (Westberliner) Bausenator und mit den Direktoren der wichtigsten bundesweiten Forschungseinrichtungen auf unserem Fachgebiet. Dabei halfen mir meine Erfahrungen und Bekanntschaften aus der synodalen Arbeit aber auch die Begegnungen in den Berufsverbänden.

In diesem Zusammenhang war es schon interessant, dass man im Westen vielfach nichts mit den Leuten zu tun haben wollte, die in den 1980er Jahren auch im Westen aus der Fachliteratur oder durch Dienstreisen und Vorträge bekannt waren. Das war gewiss eine sehr oberflächliche Wahrnehmung: Dienstreise – Reisekader - Informeller Mitarbeiter (IM) der Staatssicherheit. So einfach war das ganz und gar nicht!

Aus der Verwaltung des Westberliner Senats erhielten wir mit Hinweis auf die laufenden politischen Prozesse nur hinhaltende Reaktionen. Westberlin war schon immer als „Nehmerland" im Reigen der Bundesländer unbeliebt. Die Verwaltung galt als aufgebläht, Wissenschaft und Kultur hingen am Tropf der Bundesrepublik. Die Industrie und das Gewerbe mussten durch Steuererleichterungen gestützt werden. Da wollte man nicht auch noch neue Wissenschaftler und Planer im Pelz haben!

Sehr freundlich wurden wir vom Chef des Bundesumweltamtes (UBA), Prof. Lersner, begrüßt. Ich kannte ihn von der Synode. Schnell wurde klar, dass man sich eine Integration einzelner Leute vorstellen konnte, dass das Institut auch mögliche Arbeitsaufträge im Rahmen der normalen Ausschreibungen erhalten könne, aber institutionell gab er uns keine Chancen. Ähnlich sah es beim Deutschen Institut für Urbanistik (DifU) aus. Das wurde vom ehemaligen Wissenschaftssenator Westberlins, Prof. Dieter Sauberzweig, geleitet, den ich auch aus der synodalen Arbeit kannte. Das DifU ist als Verein für Kommunalwissenschaften beim Deutschen Städtetages organisiert. Auch hier hatte der Chef genug zu tun, Arbeitsaufträge und Geld für seine eigenen Leute heranzuschaffen. Neue Leute konnte er sich nicht leisten. Und eine Konkurrenz durch ein vergleichbares Institut für die neu hinzukommenden Städte, das war nicht nur unerwünscht (als potentielle Konkurrenz), sondern auch nicht sinnvoll, da es ja um einen "Anpassungs"-Prozess ging.

Bei all diesen von mir vermittelten Kontakten im Frühjahr und Sommer 1990 war auf unserer Seite Prof. Grönwald der Wortführer. Wir kamen ja aus einer „Konkursgesellschaft" und waren auf der Suche nach einem „Überbrückungskredit". Wir waren Bittsteller. Das verunsicherte dann auch unser Auftreten. Die andere Seite konnte sich locker geben und zurücklehnen. Die Akteure hatten eine sichere Position. Meine Anwesenheit hat vielleicht dazu geführt, dass die Gespräche relativ sachlich waren und den Leuten im Westen klar wurde, dass die Wissenschaftler nicht „partei- und stasiverseucht", sondern fleißig, intelligent und erstaunlich aufrichtig waren.

Das eigentlich wichtigste Gegenüber - und in gewisser Weise am ehesten mit der Position des ISA in der DDR an der Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Politik, also der zuständige Zweig zur Bundesregierung auf dem Gebiet der Stadt- und Gebietsplanung - war die Bundesforschungsstelle für Landesplanung und Raumordnung (BfLR) mit Sitz in Bonn. Sie diente der „Politikberatung", war selbst in der Forschung tätig und musste auch die Forschung auf ihrem Fachgebiet im Auftrag des Bauministers organisieren. Chef war der von der Insel Rügen stammende Kollege Prof. Dr. Wendelin Strubelt. Wir hatten uns im Laufe der Zeit kennen gelernt. Ich hatte in seinem Auftrag im Frühjahr 1990 eine kleine Studie erstellt, die auch honoriert wurde.

Im Unterschied zu den anderen von uns aufgesuchten Direktoren saß uns Wendelin Strubelt nicht nur als Wissenschaftler, sondern auch als politischer Stratege gegenüber. Auch er hatte Mühe, Aufträge zu akquirieren, um seine Leute zu finanzieren und den Wünschen der Minister gerecht zu werden. Wir dachten damals an eine „BfLR-Ost" oder, zumindest in der Übergangsphase, an eine Beauftragung des ISA mit Forschungen und Recherchen zum Thema „Neue Länder". Daraus wurde nichts. Im Laufe der Zeit wurde deutlich, was auch dahinterstand: Lieber Kollege Krause, so lautete sinngemäß die Botschaft, ich kann einzelnen Leuten helfen, ich kann aber keinesfalls institutionell etwas für das ISA tun.

Noch härter traf mich später, ich war schon und noch Direktor des ISA und die Umsetzung des Einigungsvertrags war im Gange, der Vorschlag von Prof. Strubelt, ich möge eine Liste erstellen, die die Namen von Mitarbeitern enthielt, die eventuell geeignet wären, bei der BfLR zu arbeiten. Kurz gesagt: Ich durfte qualifizierte Leute nennen, die mir dann bei der zu erwartenden Evaluierung des ISA gefehlt hätten. Ich wollte den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nicht im Wege stehen. Von den 20 Benannten haben sich einige beworben. Es wurden drei übernommen. Nur eine ehemalige Mitarbeiterin hat mehr als ein Jahr lang dort gearbeitet. Dass sich auch Prof. Grönwald - gegen meinen Rat - beworben hatte, war besonders traurig

und kann nur als ein Akt der Verzweiflung verstanden werden.

Die Dinge nahmen nach dem Mauerfall ihren Lauf. Ich agierte beruflich als Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Institut und ehrenamtlich in den verschiedenen Verbänden und informellen Gruppen. Ende September 1990 nahm ich an einem bemerkenswerten Workshop zum Thema “Hauptstadt Berlin“ am Bauhaus in Dessau teil. Dorthin waren weltweit bedeutende Architekten und Städtebauer eingeladen worden. Uns waren diese weniger bekannt. Doch sie kamen aus den USA, aus England, Frankreich und Japan, natürlich auch aus Westdeutschland und Westberlin. Der Osten war dünn vertreten. In dieses Treffen fiel der 3. Oktober 1990, der Tag der Einheit. Mein Freund und Stadtplanerkollege Herbert Zimmermann fuhr mit mir in seinem kleinen Fiat nach Berlin, er zeigte mir die Abkürzung über den Parkplatz an der AVUS und ich landete in der Albrechtstraße. Von dort aus ging es mit den Kindern eines Bielefelder Freundes zum Reichstag. Mir war ganz unheimlich und mir liefen die Tränen. Es war schon ein Erlebnis. Wir wussten, dass es nicht leicht werden würde, aber wir sahen in der Einheit eine lohnenswerte und ersehnte Aufgabe und Herausforderung.

7.3. Das ISA nach der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 und mit den Auswirkungen des Einigungsvertrags

Ein paar Wochen nach dem Tag der Einheit 1990, es muss Ende Oktober 1990 gewesen sein, rief mich Prof. Grönwald zu sich. In einer der Beratungskabinen des Flurs setzten wir uns an einen Tisch. Er war ziemlich wortkarg und schob mir dabei einen Zettel zu, auf dem stand, dass er sich krankmeldete, seinen Rücktritt bekannt gab und mich zu seinem Nachfolger als Institutsdirektor vorschlug. Offenbar hatte er das mit dem Vorsitzenden des in dieser Zeit agierenden Geschäftsführenden Ausschusses der Bauakademie, Prof. Schultz, bereits abgesprochen. Ich erhielt den Auftrag zur Leitung des ISA. Ich nahm den Auftrag an und versicherte Prof. Grönwald, seine weitere Anstellung zu ermöglichen. Ich kann mich nicht mehr an Einzelheiten der Übergabe erinnern. Es ging schnell und ohne viel Aufwand. Die Sekretärin zeigte mir, wo alles lag. Ich informierte die Mitarbeiterschaft. Mir wurde viel Vertrauen entgegengebracht. Alle hofften, dass ich das schon irgendwie schaffen würde. Und dann ging es eben an die Arbeit.

Ganz sicher waren wir alle uns noch nicht, wie der Übergang in das neue Recht gelingen sollte. Der Einigungsvertrag hatte dazu in § 38 die rechtliche Grundlage geschaffen. Die Bauakademie gehörte zu den drei Akademien, die bis zum 31.12.1991 weitergeführt und dementsprechend aus den Haushalten des Bundes und der beteiligten Länder finanziert wurden. Wir wurden also nicht pauschal als „systemnah“ abqualifiziert.

Die Bauakademie wurde von Seiten des Bundes vom Bauministerium betreut. Erhard Weiss, Ministerialdirektor i.R., wurde damit unser Dienstherr. Er bekam ein Büro in der Plauener Straße. Auch unser Institut musste dorthin umziehen, denn die Ecke Unter den Linden - Friedrichstraße war heiß begehrt. Als mich Herr Weiss zum ersten Mal dort besuchte, wahrscheinlich musste ich aber zu ihm, meinte er: Na, so wie Sie hier draußen sitzen, scheinen Sie ja kein besonderes Ansehen bei

Ihrer Führung besessen zu haben. Ja, da blieb mir der Mund offen, denn es war der "Bund", sein Dienstherr, der uns umquartiert hat!

Herr Weiss hat sich mir gegenüber stets sehr jovial gegeben. Er legte großen Wert darauf, nicht als „Abwickler“ verstanden zu werden, aber es fiel mir schwer, ihm das abzunehmen. Ich hatte gedacht, dass mit ordentlichen Beamten, davon habe ich viele erlebt, auch ein guter Geist, ein demokratisches Grundverständnis vermittelt würde. Uns gegenüber gab Herr Weiß den "Gönner", offenbar seinen Vorgesetzten gegenüber den "Sanierer". Die damaligen Direktoren der Institute der Bauakademie gründeten einen Geschäftsführenden Ausschuss, in dem sie sich abstimmten und Strategien zum Überleben entwickelten. In diesem Gremium habe ich mich nicht wohl gefühlt. Die Kollegen aus den anderen Instituten waren sehr unterschiedlich in die Führungspositionen gelangt: da gab es alte Kader, da gab es von der CDU Geförderte, da gab es Erneuerer... Der Chef des größten Instituts, Prof. Schultz, übernahm die Leitung.

Das Gesprächsklima in diesem Geschäftsführenden Ausschuss war nicht sehr angenehm. Zuerst wurde über die jeweiligen Amtsvorgänger schlecht geredet. Schon darin wollte und konnte ich nicht einstimmen. Dann ging es lange Zeit um den institutionellen juristischen Status der Bauakademie. Die Kollegen waren der Meinung, dass der Einigungsvertrag in unserem Fall gegen das Grundgesetz verstößt! In der Tat gewann der Einigungsvertrag eine Art Grundgesetzstatus, überführte er doch die DDR - einen völkerrechtlich anerkannten Staat - in die Bundesrepublik und damit in den faktischen Vollzug des Grundgesetzes. Es hat danach viele Veränderungen und Anpassungen gegeben, aber an dem uns - die Wissenschaftslandschaft der DDR - betreffenden §38 führte von nun an nichts vorbei. Und der legte fest, bis wann die Akademien bestünden. Es gab keine Vorschrift, ob und wie sie auch in der neuen Bundesrepublik eine Fortführung erfahren würden.

Dennoch wurde darüber stundenlang diskutiert und sogar ein Gutachten bei ei-

nem bedeutenden Verfassungsrechtler der Bundesrepublik, Prof. Klaus Finkelnburg, in Auftrag gegeben. Da kann ich es schon verstehen, dass Herr Weiss etwas pikiert guckte, zumal das Rechtsanwaltshonorar unserem von der Bundesrepublik getragenen Haushalt entnommen werden sollte. Ich weiß nicht, ob es noch Protokolle über diese Sitzungen gibt. Ich gestehe, dass ich dabei wenig Initiative entwickelt habe. Herr Dr. Dr. Götz Brandt, der kaufmännische Direktor der alten Bauakademie, hat über den Prozess der Überführung in die neue Wissenschaftslandschaft einen umfangreichen Bericht erstellt.

Ich musste also in einer Art Vermittlerrolle Herrn Weiss gegenüber Rechenschaft legen und meine Mitarbeiter in das neue Recht überführen. Immerhin hatte ich ja mit der Direktorenstelle Verantwortung für fast 220 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen übernommen. Im Nachhinein frage ich mich, wie ich es geschafft habe, keinen Mitarbeiter entlassen zu müssen. Es gab damals für die ehemaligen Mitarbeiter viele Möglichkeiten, andere Arbeitsplätze oder einen günstigen Ausstieg aus dem Berufsleben zu bekommen.

Selbstverständlich wollte ich gute und engagierte Kollegen behalten, damit - nach einer günstigen Bewertung des Instituts - auch ein qualifizierter Mitarbeiterstamm zur Verfügung stand. Eine positive Evaluierung konnte ich jedoch nicht garantieren. Ich konnte nur Mut machen. Viele Mitarbeiter standen vor der Rente. Für sie kam eine Frührente in Frage kam. Diesen Weg haben möglicherweise auch Leute gewählt, die eine Überprüfung der politischen und fachlichen Eignung nicht überstanden hätten. Es gab auch Abfindungen, die von einigen als Starthilfe für eine „Existenzgründung“ genutzt haben. Einige wenige Kollegen wurden vom Bundesbauministerium übernommen, einige gingen zur BfLR.

Von Herrn Weiss bekam ich monatlich eine Aufstellung, aus der hervorging, für wie viele Leute in den folgenden Monaten noch Gehalt gezahlt werden konnte. Und das wurden immer weniger. Der Bundesfinanzminister hatte die Lohnsummen

vorgegeben. Sächliche Mittel wurden auch gekürzt: völlig klar, denn wir hatten ja kaum Aufgaben und brauchten deshalb weniger Papier, mussten weniger telefonieren und schon gar nicht mehr in die Städte fahren oder ausländische Delegationen empfangen und herumführen! Wenn man den Geldhahn zudreht, kommt ein Unternehmen ganz schnell ins Stottern und geht k.o.

Meine Kolleginnen und Kollegen, die am Institut bleiben wollten, haben sich davon jedoch nicht entmutigen lassen. Sie haben das Geleistete zusammengefasst und gewissermaßen den Wissensstand dokumentiert. Eine Bibliografie, die Sammlung aller Veröffentlichungen, wurde erstellt. Allein von der Menge her war das unüberschaubar. Ich war in den 20 Jahren an über 50 Veröffentlichungen (die meisten waren aber „Nur für den Dienstgebrauch" und „Vertrauliche Dienstsache") beteiligt, an Forschungsberichten, Studien, Wettbewerben....

Das Nächste war dann, und das konnte ja nur spekulativ sein, darzustellen, welche Schwerpunktarbeiten zur Erhaltung und Entwicklung der Städte auf uns zukommen würden. Wir konnten hier einerseits unsere Erfahrungen einsetzen, anderseits auch neue Aufgaben benennen, die es früher nicht gab. Für die Abteilungen Geschichte und Stadtstruktur war der städtebauliche Denkmalschutz, für die Wohnungsbauer die Anpassung und Weiterentwicklung der Neubaugebiete und Bauwerkserhaltung bis hin zur Weiterentwicklung der Zentren usw. von Bedeutung. Diese kurzen Analysen wurde dann zu einer Art Aufgabenstellung weiterentwickelt und dafür Lösungsansätze dargestellt.

Schließlich haben wir auf der Grundlage dieser Aufgabenstellungen schon versucht, Forschungsaufgaben zu akquirieren, also Aufträge zu bekommen, die beweisen konnten, dass wir auch etwas leisten können. Und dadurch bekamen unsere Mitarbeiter auch neue Impulse. Wir hatten Glück, dass uns die uns bekannten Westkollegen dabei teilweise auch unterstützten. Die theoretischen Fragestellungen waren zu dieser Zeit weniger interessant, denn die Bundesrepublik wollte ja

unmittelbare Aufbauarbeit leisten und nur diese bezahlen.

Prof. Rietdorf hat umgehend erste Analysen zu den Neubaugebieten erstellt. Unsere Forschungsfelder wie „Intensive Stadtentwicklung“ und „Generalbebauungsplanung“ weckten kein Interesse. Doch wurde beispielsweise die Grundlagenarbeit zu Freiflächen hoch bewertet. Aus meiner Sicht echte „Renner“ waren der „Städtebauliche Denkmalschutz“ und Beiträge zur Landesplanung für Berlin und Brandenburg.

Auf dem Feld der Regional- und Landesplanung Berlin-Brandenburgs hatte ich mich in dieser Zeit mit Prof. Dr. Peter Zlonicky aus Dortmund um ein Gutachten zur gemeinsamen Entwicklung Berlin-Brandenburg (Strukturkonzept) beworben. Wir bekamen den Zuschlag und ich konnte mit den Dortmundern und mit der Münchner Landschaftsarchitektin, Prof. Donata Valentien, zusammenarbeiten. Das war für die Außenwirkung des ISA wichtig. Erst viel später erfuhr ich, dass ich mir damit aber auch den Zorn der (West-)Berliner Kollegen zugezogen hatte: Wie kannst Du nur Leuten aus Nordrhein-Westfalen und Bayern die Wege hierher bahnen! Wir haben das Strukturkonzept Anfang 1992 verteidigt, haben so also zwischen altem und neuem Recht eine Brücke geschlagen, auch eine Brücke über den Punkt Null, bei dem alles zu Ende war und alles neu anfangen musste.

Beim Städtebaulichen Denkmalschutz hatten wir einen anderen helfenden Partner: Prof. Dr. Michael Krautzberger war im Oktober als „Statthalter“ des Bundesbauministers in das ehemalige Bauministerium der DDR in der Scharrenstraße eingezogen. Er war Jurist, hatte aber immer viel Verständnis für Städtebau und Denkmalpflege. Er war also der erste wirkliche Vertreter der Bundesregierung, mit dem ich dienstlich zu tun hatte. (Und wir haben unsere Zusammenarbeit danach lange fortsetzen können, mit viel Respekt und Freude beiderseits!) Im Bewusstsein der Bevölkerung der DDR, aber auch in der Erinnerung unserer Gäste und Besucher aus dem Westen, ist die Unfähigkeit der DDR und ihre Trostlosigkeit wohl nir-

gendwo so spürbar geworden, wie in Städtebau, Architektur und Denkmalschutz! Auf diesem Feld gab es die meisten Bürgerproteste, mehr als bei Luftverschmutzung oder Braunkohle, sicher auch mehr, als bei den allgemeinen Bürgerrechten – sieht man von der Ausreisewelle ab. Und so lag es nahe, den Denkmalschutz und die Stadterneuerung zum Thema einer neuen Baupolitik zu machen.

Den Anstoß zu diesem neuen Herangehen hatten wir im ISA schon zu DDR-Zeiten Mitte der 1980er Jahre gegeben. In Quedlinburg wurde 1990 eine erste Tagung zum „Städtebaulichen Denkmalschutz" nach dem Mauerfall veranstaltet. Die Analyse brauchte man nicht aufs Papier zu bringen: In Quedlinburg konnte jeder den Verfall mit Händen fassen. Überall waren zum Ende der DDR-Zeit Resolutionen gegen den Verfall der Städte verfasst, in Leipzig, Meißen, Erfurt.... Aber nun konnten wir endlich „Nägel mit Köpfen" machen.

Wie wird daraus ein landesweiter Aufbruch? Es wurde - noch in Teilverantwortung der DDR-Regierung unter Lothar de Maiziere und mit tatkräftiger Unterstützung des damaligen Staatssekretärs im Bauministerium der DDR, Michael Bräuer - ein Wettbewerb besonderer Art ausgeschrieben! Die sonst üblichen Preise gab es nicht zu gewinnen, aber man konnte mit Aufmerksamkeit rechnen. Die Wettbewerbsaufgabe: Abgabe von zwei Tafeln von 96x96cm Größe, auf denen Analyse, Konzepte und vielleicht auch schon erste Beispiele der Stadtsanierung gezeigt werden sollten. Die Auslober aus Bund und Ländern rechneten mit 20 bis 30 Einsendungen. Am Ende waren es über 120 Städte, die sich beteiligten und uns einen Schatz an Ideen lieferten. Der Wettbewerb, von der Aufgabenstellung über die Methodik bis hin zur Auswertung, wurde in meinem Institut vorbereitet. Ja, da hatten wir endlich etwas in unserer Hand, konnten wissenschaftliche Kompetenz, Ideenreichtum und Organisationstalent unter Beweis stellen. Ich selbst konnte mich leider persönlich nicht in diese Arbeit einklinken, konnte nur die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung im Institut vorantreiben.

Allerdings habe ich schließlich doch noch von dieser denkwürdigen Aktion profitiert: Als ich 1992 Präsident und Vorsitzender des deutschen Planerverbandes SRL und auch Mitglied im Europäischen Planerrat (ECTP) war, habe ich bei den „neuen" Bundesländern bescheidene Mittel akquiriert und konnte davon ein paar Tafeln restaurieren, sie auf einen LKW packen und in Brüssel am Rande unserer Europäischen Ratssitzung ausstellen. Übrigens in der ehemaligen Botschaft der DDR. Die Ausstellung war als Dank an die EU gedacht und wohl die einzige gemeinsame Aktion der ostdeutschen Bundesländer in Sachen Stadt- und Landesplanung!

7.4. Die Evaluierung des ISA im Jahre 1991 und die Neugründung des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS)

Der Wissenschaftsrat der Bundesrepublik entwickelte ein Evaluierungsverfahren, ein Verfahren, in dem von unabhängigen Wissenschaftlern bewertet wurde, ob die geprüften Einrichtungen und ihre Mitarbeiter geeignet seien, in die Forschungslandschaft der Bundesrepublik eingeordnet zu werden. Im Vorfeld zu dieser Evaluierung von außen hatten wir uns im Institut ja schon viel früher auf Veränderungen vorbereitet und auch Gedanken über zukünftige Aufgaben gemacht, hatten eine interne Evaluierung vorgenommen und daraus eine Aufgabenstellung für ein neues Institut entwickelt. Ich war froh, dass Prof. Werner Rietdorf mich bei diesen Arbeiten sehr unterstützt hat. Er erwies sich als gewissenhafter und sorgfältiger Wissenschaftler und behielt eigentlich immer die Ruhe und die Übersicht.

Mit den oben erwähnten Projekten sammelten wir Erfahrungen und auch Anerkennung. Dies alles machte uns fit für die Überprüfung, die anstehende Evaluierung.

Unter Leitung von Prof. Dr. Heinz Markmann aus Heidelberg wurde eine Prüfungsgruppe des Wissenschaftsrates für die Bauakademie zusammengestellt. Von den Prüfern kannte ich nur einen mit Namen: Prof. Dr. Peter Zlonicky aus Dortmund. Er war Mitglied beim Stadtplanerverband SRL und wurde von den Kollegen sehr geschätzt. Ich nahm mit ihm Kontakt auf und er gab mir in einem langen Gespräch Anregungen, wie wir uns auf die Prüfung vorbereiten sollten. Prof. Markmann war ein sehr freundlicher Mann. Er kam vom Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Institut des Deutschen Gewerkschaftsbundes und ließ sich im Frühjahr 1991 von mir über die Arbeitsweise und Ziele des alten ISA berichten. Anschließend verteilten sich die Mitglieder des Evaluierungsteams auf die einzelnen Abteilungen. Ich war - entsprechend der bundesweiten Ordnung - von den Gesprächen ausgeschlossen. Es gab dann noch eine kurze Schlussrunde und das Beraterteam zog

von dannen. Peter Zlonicky lächelte mir aufmunternd zu. Hatte das was zu bedeuten?

Einige Wochen später bekamen wir das Ergebnis der Evaluierung, das ich hier stichwortartig zusammenfasse: Die Arbeit im Institut für Städtebau und Architektur wurde positiv bewertet und gewürdigt. In der Wissenschaftslandschaft der Bundesrepublik sollte auf der Basis der Qualifikation des ehemaligen ISA und seiner Mitarbeiterschaft ein neues Institut gegründet werden. Die Zielsetzung und die Rahmenbedingungen können wie folgt zusammengefasst werden:

- Gegenstand des Instituts: Wissenschaftliche Bearbeitung struktureller und regionalplanerischer Prozesse in der Bundesrepublik, vor allem in den Landesteilen, die durch das Nebeneinander von Ballungsräumen und ländlichen Räumen geprägt sind - also etwa die Situation einer Metropole (Berlin) in einem sehr dünn besiedelten Land (Brandenburg)
- Sitzland: Brandenburg
- Mitarbeiterzahl: 70 Beschäftigte
- Finanzierung: Das Institut wird im Haushalt des Landes Brandenburg geführt. Berlin leistet einen gleich hohen Anteil und stellt diesen im Haushalt ein. Die Höhe der Bundesbeteiligung und damit auch die der einzelnen Länder war noch offen.

Wir waren damit sehr zufrieden. Inwieweit das aber noch etwas mit der Ausgangslage des ehemaligen ISA gemein hatte, blieb zu bezweifeln:

- anderer Forschungsgegenstand
- anderer Standort und
- wesentlich geringere Personalausstattung.

Bei einer späteren Einsicht in die Unterlagen des damals Geschäftsführenden Ausschusses der Bauakademie zeigte sich, dass das Institut in der mir nicht bekannten

Eigenevaluation der „Oberen“ der Bauakademie - das muss im Frühjahr 1990 gewesen sein - schon auf diese Zahl gedrückt worden war. Prof. Grönwald hatte das mir gegenüber nie erwähnt. Im Unterschied zu den anderen, stärker ingenieurtechnisch ausgerichteten Instituten war das für das ISA eine deutlich höhere Reduzierung und zeigte, dass schon der damalige Geschäftsführende Ausschuss das ISA bei der Bewertung benachteiligt hatte, was Prof. Grönwald damals offenbar zusätzlich getroffen hat.

Dieses uns übermittelte Ergebnis der Evaluation war aber noch nicht bindend. Auch in der Bundesrepublik hat das letzte Wort derjenige, der bezahlt. So machte also der Finanzminister des Bundes noch einmal einen dicken roten Strich und reduzierte die empfohlene Zahl der Mitarbeiter auf 50. Die Länder Berlin und Brandenburg haben sich dagegen - verständlicherweise - nicht gewehrt. Wir hatten es also nicht so gut wie unsere Dresdner Kollegen. Dort war der Freistaat Sachsen auf das neu gegründete „Institut für Ökologische Raumentwicklung“ stolz. Mein Kollege und Freund, Dr.-Ing. Hans Petzold, bekam 90 Stellen, darunter auch die Mitarbeiter unserer ehemaligen Abteilung Städtebauhygiene. Vom ehemaligen ISA hat auch die Hallenser Außenstelle für Industriegebiete noch eine Zeit lang überlebt. Sie diente dem Land Sachsen-Anhalt zur Beratung bei der Entwicklung der Industriestandorte.

Eine Aufstellung von Prof. Dr. Dr. Brandt hat ergeben, dass von den ursprünglich 4.300 Mitarbeitern der Bauakademie nur insgesamt 150 Mitarbeiter in der gesamtdeutschen, staatlich geförderten Forschungslandschaft angekommen sind! Das ist schon makaber. Über den Personalabbau hinaus muss noch festgehalten werden, dass es im Hinblick auf die Beteiligung des Bundes an den Kosten auch nicht besonders günstig aussah. Während bei den bundesweit agierenden Wissenschaftsvereinigungen, z. B. der Max-Planck-Gesellschaft, der Anteil des Bundes bis zu 90% beträgt, gab es für andere - wie auch die Bauakademiefolgeinstitute - einen Bundesanteil von nur 50%.

Innerhalb der positiv evaluierten Institute schnitten unsere ehemals zum ISA gehörende Dresdner Abteilung und wir am besten ab. Wir kamen auf die „Blaue Liste". Das klingt etwas merkwürdig: Blaue Liste? Es lässt sich aber leicht erklären: Die Bundesrepublik hat sich von dem Dritten Reich unbedingt unterscheiden wollen, sie wollte keinesfalls eine Gleichschaltung von Kultur, Bildung und Wissenschaft. Deshalb übertrug sie diese Bereiche in die Hoheit der Länder, also der einzelnen Bundesländer. In der DDR gab es diese Länder nur eine kurze Zeit. Danach wurden auch diese Bereiche vom Gesamtstaat, also der DDR, beherrscht. Im Jahr 2013 gab es in Berlin ein Themenjahr: „Verlorene Vielfalt". Das sollte daran erinnern, dass mit der nationalsozialistischen Gleichschaltung vor 80 Jahren die Vielfalt der Kultur in Deutschland zerstört wurde. Die Juden wurden vertrieben oder ermordet. Der Staat schaltete Kunst, Kultur und Wissenschaft gleich. Die Angst vor möglicherweise ähnlichen Entwicklungen im Nachkriegsdeutschland führte zu einer sehr zersplitterten Bildungslandschaft. Der Bund darf also beispielsweise auch heute nicht in die Schulbildung und Wissenschaft „hineinregieren".

Doch irgendwann meinten die Länder, dass manche Institute und Forschungsprojekte sie überfordern könnten und auch zu teuer sind, z. B. Forschungsinstitute, die über die Länder hinauswirken. Auf einem Treffen der zuständigen Ministerien in Königstein im Taunus wurde ein blaues Papier in die Diskussion gebracht. Die Länder durften auf dieses Blatt die Namen von Einrichtungen schreiben, die (finanzielle) Hilfe vom Bund brauchten, weil sie diese Einrichtungen von oft gesamtstaatlicher Bedeutung allein nicht tragen könnten. Dafür gibt es viele Beispiele: vom Schillermuseum in Marbach am Neckar bis zum Kernforschungszentrum in Berlin-Zehlendorf. Man erfand für solche Einrichtungen ein neues Finanzierungsmodell, das sich mit dem Grundgesetz vereinbaren ließ: Die Einrichtungen sollten sich als Vereine organisieren. Der jeweilige Verein muss nach deutschem Vereinsrecht mindestens sieben Mitglieder haben. Nachdem sich der Verein gegründet hat, fragt er die Beteiligten oder auch andere, ob sie sich an den Kosten beteiligen.

Das zugesagte Geld kommt in einen Topf, über dessen Verwendung der Verein entscheidet. (Die Anteile der Lände beim Füllen des Forschungstopfes wurde nach der Leistungsfähigkeit der jeweiligen Städte bemessen. Er heißt auch heute noch der Königsteiner Schlüssel!) Und schon ist der Bund nicht mehr unmittelbar beteiligt, ist das Grundgesetz nicht berührt! Der Wunsch der meisten Institute ist es, in diese Förderung hineinzukommen. Und...mein neues Institut und unsere Dresdener Kollegen haben diesen „Olymp" erklommen. Inzwischen haben sich die Institute mit ähnlicher inhaltlicher und struktureller Ausrichtung bundesweit zur Leibniz-Gemeinschaft zusammengetan und damit einen recht guten Stand in der Forschungslandschaft erreicht.

Wie ging es nun aber mit uns, mit dem ISA weiter?

Ich musste also einen Verein gründen und sieben Partner finden, die bereit waren, für das neue Institut Verantwortung zu übernehmen. Es mussten Persönlichkeiten aus der Wissenschaft sein, die die institutionellen "reservierten" Plätze des Bundes sowie der beteiligten Länder Berlin und Brandenburg ergänzen sollten.

Mit Prof. Dr. Peter Zlonicky hatte ich ja schon einen ersten Partner. Dann gelang es mir, Prof. Dr. Rudolf Schäfer von der TU Berlin zu gewinnen. Wir hatten uns im Berliner Stadtforum kennengelernt. Prof. Schäfer war ein Verhandlungs- und Organisationsstratege. Es gab kaum eine Initiative auf dem Gebiet der Stadt-, Regional-, Wissenschafts- und Wirtschaftspolitik in Berlin und Brandenburg, an der er nicht beteiligt war! Er kannte „Gott und die Welt", hatte aber dazu noch die sehr wichtige Gabe der Unterscheidung von Gutem und weniger Gutem, von Schweigen und Reden. Er unterstützte mich von Anfang an. Prof. Dr. Dieter Frick gehörte in der TU Berlin zu den „Vätern" des Instituts für Stadt- und Regionalplanung. Er war und ist auch heute noch ein hervorragender Kenner der Stadtplanung, überrascht uns immer wieder mit interessanten Thesen und erfrischt die Diskussionen in Fachkreisen.

Ich war selbstverständlich bestrebt, einen Vertreter der ostdeutschen Wissenschaften zu gewinnen. Auch da hatte ich eine glückliche Hand, sagte mir doch Prof. Dr. Kurt Ackermann von der TU Dresden spontan zu. Wir kannten uns aus gemeinsamen wissenschaftlichen und planerischen Aktivitäten, als er noch Chef des Büros für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig war.

Ohne diese Kollegen aus damals alter und neuer Zeit hätte ich nie den Mut gehabt, das Ganze überhaupt durchzuziehen. Glücklicherweise bekam ich in diesem Prozess hervorragende Unterstützung von Herrn Ministerialdirigenten Klaus Faber aus Potsdam, dem Vertreter des Brandenburger Wissenschaftsministeriums, das für die Neugründung die politische Verantwortung hatte.

Es musste nun in kurzer Zeit der Verein gegründet werden, da das „Gründungsfenster" nur bis zum 31.12.1991 offenstand. Die sieben Mitglieder trafen sich in Berlin und beschlossen die Gründung des Instituts, wählten einen Wissenschaftlichen Beirat (Vorsitz Prof. Zlonicky) und gingen zum Essen, das ich organisiert hatte. Ich ging stattdessen mit der „Gründungsurkunde", dem Protokoll der Sitzung, zum Notar, um mir beglaubigte Abschriften machen zu lassen. Der freundliche Mann machte mir gleich mehrere Kopien, denn er meinte, dass ich einige brauchen würde. Mit dieser Urkunde ging ich dann zur Bank und konnte ein Konto fürs neue Institut eröffnen.

Die meiste Zeit in dieser Übergangsphase waren wir selbst juristisch nicht handlungsfähig. Geld bekamen wir nur für die Gehälter! Aber ich hatte ja einige Projekte angeschoben und in Arbeit, u. a. auch das Strukturkonzept, das vom Land Brandenburg bezahlt wurde. Da konnte ich - mit einem eigenen Gründungskonto - dann endlich auch Rechnung legen und mit dem Geld zwei oder drei Leuten das Gehalt bezahlen, so dass sie über die „juristische Sekunde" gehoben werden konnten, die zwischen dem alten ISA und dem neuen IRS eintrat. Die juristische Sekunde war der Moment, wo alle, ja wirklich alle Verbindungen zum ehemaligen

ISA gekappt wurden, wir also, neu erfunden, als IRS auferstanden!

Ein besonderer Akt war es, einen Namen für das Institut zu finden. Immer wieder ging es in der Diskussion - an der ich nicht beteiligt wurde - hin und her. Die Brandenburger wollten den regionalplanerischen Bezug haben. Es durfte aber weder etwas vom Bauen noch von staatlicher Planung drin vorkommen. Dazu kam auch noch, dass man eine Verwechslung mit dem Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin (ISR) ausschließen wollte. Die Distanz zum Institut für Städtebau der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung musste zwingend eingehalten werden. Die Diskussion dazu fand ich damals nicht besonders hilfreich.

Ich wurde Gründungsdirektor. Alle haben mir gratuliert. In dieser Zeit feierte ich auch meinen 50. Geburtstag, der mir viele Glückwünsche einbrachte. Und Blumen. Es gibt ein Foto, wo ich vor der Blumenpracht stehe, die auf dem Klavier drapiert war. Als jemand das sah, meinte er, es erinnere ihn fast an ein Begräbnis mit vielen Kränzen auf dem Sarg... Vielleicht war etwas Wahres dran.

Als Gründungsdirektor hatte ich die Aufgabe, das Institut bei den Ländern, speziell bei Brandenburg, zu etablieren, also auch auf uns aufmerksam zu machen und um Aufträge zu werben. Unterstützung wurde mir zuteil vom Bundesministerium für Bauwesen und Raumordnung, das so eine Art Hebammenrolle übernommen hatte. Diese Geburtswehen haben ihrem Namen entsprochen: Vieles tat sehr weh, vieles war neu für mich. Erst im Nachhinein ist mir deutlich geworden, dass der Beitritt der DDR zur Bundesrepublik auch der alten Bundesrepublik viel abverlangt hat, besonders im Hinblick auf die nun nicht mehr ganz so sichere Bewahrung der Besitzstände. Insofern lag es auch nahe, dass man in diesem Prozess sehr gut aufgepasst hat, dass der Westen auch nicht zu kurz kommt. Zum anderen war es ja auch für uns eine neue Erfahrung, dass der Staat in einer ganz anderen Weise sich bemühte, seine Finanzen zusammenzuhalten, denn die Gründung neuer Institute

löste zuerst einmal erhebliche Folgekosten aus.

In dieser Phase der Institutsgeburtswehen bekam ich auch eine Einladung in die Bundeskunsthalle in Bonn. Sie war damals sehr jung, von dem Österreicher Peichl errichtet, und sollte die Bundeshauptstadt aufwerten. Zu Schinkels 150. Todestag hielt ich dort einen kleinen Vortrag. Ich flog mit einem der „Flieger", mit denen die Beamten zwischen Berlin und Bonn pendelten (ja, das hieß plötzlich nicht mehr „Flugzeug", sondern nur noch „Flieger") in Begleitung des Bonner Ministerialen, der für unser Institut zuständig war. Ich landete auf dem militärischen Teil des Flughafens und erinnerte den Beamten, dass wir uns ja an einem der nächsten Tage in Potsdam sehen würden. Da wurde mir gesagt: „Herr Krause, diese Beratung zum Institut findet ohne Sie statt". Da war ich schon geplättet, ließ mich aber nicht abwimmeln. Ich fuhr dennoch mit nach Potsdam und setzte mich wie ein Hündchen vor die Tür des Beratungsraums in der Staatskanzlei. Nach etwa einer Stunde Beratung (ohne mich), kam der Brandenburger Beamte, Herr Faber, heraus und fragte mich Herumsitzenden, ob ich mich hier auskennte. Ich antwortete „Ja!" „Da könnten Sie mir vielleicht helfen und dieses Papier kopieren lassen". Das konnte ich. Ich ging ins Büro des Ministerpräsidenten. Manfred Stolpe hatte seine Sekretärin aus der Kirchenbehörde, dem Konsistorium, mit in die Staatskanzlei genommen. Sie freute sich, mich zu sehen, und kopierte die Papiere. Als der Brandenburger sie bekommen hatte, sagte ich ihm, wer ich sei. Es war ihm offenbar sehr peinlich. Und er wusste auch nichts davon, dass man mich ausgesperrt hatte. Ich wurde zur Beratung zugelassen und konnte so wenigstens einige Beiträge zur Problemlösung leisten. Ja, das war für mich schon frustrierend. Doch ich ließ mir nichts anmerken.

Dass es überhaupt zu einer Bewegung in unserer Sache kam, habe ich auch nur einem weiteren Zufall zu verdanken. Als man mich wieder einmal im Landesministerium „abgewimmelt" hatte, ging ich zur Staatskanzlei. Da kam mir gerade der Ministerpräsident Dr. Manfred Stolpe auf der Treppe entgegen und wollte ins Auto

steigen. Ich ging auf ihn zu und trug ihm mein Anliegen vor. „Herr Krause, da müssen Sie mit der Staatskanzlei, mit dem Bauministerium, mit dem Wissenschaftsministerium und mit einem vom Finanzministerium sprechen". Ich machte mich sofort auf den Weg zu den Behörden und sagte: „Ich komme gerade vom Ministerpräsidenten. Ich soll Sie zu einer Beratung zusammenrufen..." Es war wie zu DDR-Zeiten, wenn der Parteichef eine Weisung erteilt hatte! Zwei Tage später saßen alle am Tisch und wir konnten endlich „Nägel mit Köpfen" machen. Ja, das war ein Wunder, wahrscheinlich auch das erste Mal, dass vier Brandenburger Ministerien in so kurzer Zeit an einem Tisch saßen!

Vor der Institutsgründung musste aber das alte Institut erst einmal aufgelöst werden. Es gab dazu eigentlich gar keinen „Akt", keine besondere Veranstaltung. Das Einzige, was für die Mitarbeiter das Ende besiegelte, war die Auflösung der Personalabteilung und die Übergabe der Personalakten an die Mitarbeiter. Wir wurden also zur damaligen Kaderleiterin gerufen und die Personalakten wurden Seite für Seite angeschaut. Die Frau war sehr schnell und meinte, dass diese und diese und die nächste Seite usw. eigentlich weggeworfen werden könnten. Nicht mit mir! Ich habe alles noch da, aber es war ja auch sehr harmlos.

Ich kann mich an die einzelnen Etappen des Endes nicht mehr erinnern. Viel später erzählte mir ein Kollege, der nur recht kurz am ISA beschäftigt und auch für den Vorruhestand alt genug war, dass ich meine Kolleginnen und Kollegen sehr freundlich und mutmachend verabschiedet habe. Ich selbst kann mich nur an eines erinnern: Ich habe niemanden entlassen!

Später konnten wir ja unsere Akten in der damaligen „Gauckbehörde", der Einrichtung, die die Unterlagen des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR verwaltete, einsehen. Meine Frau hatte einen ziemlichen Stapel zu verarbeiten, um die 700 Seiten. Bei mir waren es nur rund 500 Seiten. Allerdings gab es fast nur Materialien über mein Arbeitsleben. Von der Kirche und der Synode war nichts dabei. Diese

Unterlagen habe man, da ich angeblich als Kontaktperson zur amerikanischen Botschaft gezählt wurde, unter einer anderen Rubrik gesammelt und sie seien nicht auffindbar. Wer weiß, wann da noch etwas auftaucht? Was ich einsehen konnte, war sehr stark auf meine Arbeit und unsere Familie ausgerichtet: Meine Arbeit sei stets verlässlich gewesen. Meine Vorgesetzten, die ab und an berichten mussten, haben mir nichts Böses nachgesagt. Einige Leute haben mir davon berichtet. Nur einer nicht, der zwar auch nichts Böses zu melden hatte, aber dessen Handschrift ich kannte und der mit einem anderen Namen unterschrieben hat... Erst kürzlich wurde mir der Tarnname eines anderen Kollegen genannt: Erich Weinert. Der so verdeckte, inzwischen verstorbene Kollege, ging mir (und anderen) noch lange auf die Nerven.

Parallel zu der Institutsgründung ging es aber auch darum, die Mitarbeiter aus dem alten ISA weiter zu beschäftigen und sich bewerben zu lassen. Dazu musste auch geklärt werden, welche Aufgaben und welche Struktur das neue Institut haben sollte. Es sollte alles sehr schlank sein: Ein Institutsdirektor, drei Abteilungsleiter, davon einer als 1. Stellvertreter des Direktors, drei Abteilungen, Archiv, Bibliothek und Verwaltung... Das Institut war zwar nicht „Öffentlicher Dienst", wurde aber in personalrechtlicher Hinsicht wie dieser behandelt. Das betraf auch die Einordnung in die Tarifverträge. Wir wurden nach dem Bundesangestelltentarif (BAT) bezahlt. Ein Wissenschaftler mit Hochschulabschluss wurde im Allgemeinen nach BAT IIA vergütet. Das war nicht schlecht. Die Abteilungsleiter bekam etwas mehr. Ich hatte als Direktor kurzzeitig eine B3-Stelle. Die Sekretärinnen und die technischen Kräfte, alle hatten ihre Besoldungsgruppen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des alten ISA erhielten also eine Art Stellenplan und konnten sich auf die nach Inhalt und Gehalt ausgeschriebenen Stellen bewerben. Wir konnten die Abteilungsleiter und den Chef nicht selbst vorschlagen. Dafür gab es später eine extra Bewerbungsrunde.

Parallel dazu wurde auch die Frage gestellt, inwieweit es eine Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Staatssicherheit gegeben hat. Diese Regelanfrage wurde für alle DDR-Bürger gestellt, die in den öffentlichen Dienst übernommen wurden. Ich war schon im Zusammenhang mit meiner synodalen Arbeit überprüft worden. Die Prüfung hat der Mitsynodale Klasse übernommen. Er war Richter in Westberlin und bescheinigte mir, dass ich nicht mit der Stasi zusammengearbeitet hatte. Nun musste ich gemeinsam mit einer Bundesangestellten die Kuverts meiner Kolleginnen und Kollegen öffnen. Wir hatten nur eine Person, die sich über die Regelanfrage deutlich beschwerte und dazu nicht antworten wollte. Da wurde ein Gespräch geführt, das keine Bedenken ergab. Ein anderer Fall war auch nach einem kurzen Gespräch erledigt. Ich wusste ja, wie wir bei Auslandsreisen „vergattert" wurden und dass es schnell passieren konnte, in die Mühlen der Staatssicherheit zu geraten.

Inzwischen sind mehr als 30 Jahre vergangen. Wir haben mit den Denunzianten lange leben müssen, es hat ihnen letztlich nichts genützt. Irgendwann hatten wir auch unsere Angst vor dem „Apparat" abgelegt. Sehr interessant ist, dass es im Institut Leute gab, die meinen, dass mein Einsatz für sie alle nur deshalb erfolgreich war, weil ich Stasimitarbeiter gewesen sei... Ja, so etwas gibt es.

Mit dem 1. Januar 1992 begann meine Arbeit als Gründungsdirektor. Ich musste für die Mitarbeiter Arbeit organisieren, eine neue Heimstatt finden und schließlich, besonders "motivierend", für die Nachfolge eines Gründungsdirektors sorgen. Obwohl ich mir keine Chance ausrechnete, habe ich mich beworben. Vielleicht hätte mir eine Promotion, ein Doktor vor dem Namen, geholfen...

Die inhaltliche Ausrichtung des Instituts hatten wir uns etwas anders vorgestellt, als dann beschlossen. Dennoch machten wir Arbeitskonzepte und versuchten, bei den Ländern und Städten Beispielprojekte zu akquirieren. Mit dem Strukturkonzept Berlin-Brandenburg hatten wir ja etwas aufzuweisen. Die Abteilung Wohnge-

biete hatte Konzepte für die Weiterentwicklung der Neubauwohngebiete und deren wissenschaftliche Begleitung erarbeitet. Ja, auch eine Erweiterung des Forschungsfeldes in Richtung Osteuropa war angedacht. Die wissenschaftliche und organisatorische Begleitung des städtebaulichen Denkmalschutzes blieb eine sehr interessante Aufgabe, wobei die neu gegründeten Länder auch ihr Wörtchen mitreden wollten. Leider hatte unser Stadtsoziologe Dr. Hunger seine Zukunft andernorts gesucht, so dass unsere soziologischen Ansätze nicht fortgesetzt und weiterentwickelt werden konnten. Alle diese Überlegungen waren nicht unnütz, haben aber nur in geringem Maße die Ausrichtung des Instituts beeinflussen können.

Nach der Evaluierung des ISA setzte also die Phase der inhaltlichen und personellen Neuausrichtung des IRS ein, des Instituts für Regionalentwicklung und Strukturplanung. Ich erkenne in diesem Titel die Begriffe: Region und Struktur. Schon bei der Gründung wurde deutlich, dass darunter von den westdeutschen Kollegen ganz unterschiedliche Dinge verstanden wurden.

Die regionale Komponente - der Begriff Regionalplanung - zielte auf die Gestaltung einer Region, also eines mehrdimensionalen Raumes. In der Tat war die Lage in Berlin und Brandenburg in Deutschland und gewiss auch darüber hinaus einmalig: Durch die Teilung Deutschlands und die Isolierung Westberlins war eine Situation entstanden, die nirgendwo sonst zu erleben war. Westberlin als Exklave der Bundesrepublik hatte eine hohe Einwohnerdichte, keine Landwirtschaft (Primärsektor), eine nur durch Subventionen am Leben gehaltene Industrie (Sekundärer Sektor), dafür aber einen hohen Anteil von Beschäftigten im tertiären Sektor. So nannte man damals den ganzen Dienstleistungsbereich, die Bereiche, in denen nichts Materielles produziert wurde, also Banken, Verwaltung, Wissenschaft.... Es gab keine territoriale Entwicklung nach außen. Die Verbindung in die Region war unterbrochen. Nur die Transitwege sicherten die ständig bedrohte Verbindung nach dem Westen.

Ostberlin war wegen des Viermächtestatus in seiner räumlichen Entwicklung ziemlich gehemmt. Schon die Schaffung neuer Stadtbezirke war riskant. Die Erweiterung des Wohngebiets Marzahn nach Ahrensfelde, also in den damaligen Bezirk Frankfurt an der Oder, war eigentlich gegen das damalige Recht erfolgt. Da Berlin die Hauptstadt der DDR war, lebte die Stadt auch auf Kosten der restlichen DDR. Hier gab es allerdings eine relativ starke Industrie (wegen der vorherrschenden Westwinde wurden schon im 19. Jahrhundert Industriebetriebe im Osten der Städte angesiedelt, damit die Wohngebiete nicht die Schadstoffe abbekamen).

Die an sich schon merkwürdige Situation der Stadt Berlin als geteiltes und wiedervereintes Wesen wäre ja Gegenstand genug für wissenschaftliche und strategische Arbeit... Nun kam hier noch hinzu, dass dieses schwer definierbare Konstrukt in einem sehr dünn besiedelten, landwirtschaftlich geprägten Raum schwamm. Kam man aus Berlin raus, war man sofort in fast unberührter Landschaft - Ausnahme war die Bebauung entlang der Bahnstrecken. Dieser Bruch zwischen Stadt und Umland hat unsere Westberliner Freunde immer wieder überrascht und begeistert. Dies alles bot ein riesiges Feld von Fragen und Herausforderungen, denen sich das Institut stellen sollte ...

Mit dem Begriff Strukturplanung im Titel der IRS verbanden sich bei den Vätern des IRS sehr unterschiedliche Vorstellungen. Der Vertreter des Landes Brandenburg meinte dabei offensichtlich vor allem bauliche Strukturen, was ja auch eine Möglichkeit gewesen wäre, die aber doch zu stark in die Architektur reicht. Denkbar wären ja auch Strukturen der Verwaltung oder des Siedlungsnetzes, des Wissens... Also, das war sehr verschwommen und ist es wohl auch geblieben. Als relativ stabil hat sich die Erfassung und Erschließung der Städtebau- und Architekturgeschichte der DDR als eigenständiges Fachgebiet des IRS erwiesen.

Insgesamt war ich mit dem Ziel aufgebrochen, das ehemalige Institut zu einer Einrichtung zu machen, die die mit dem Ende der DDR eingetretene Situation der

Städte und Regionen sorgfältig analysiert, deren Defizite und Potenziale verdeutlicht sowie Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Entwicklung gibt. Schwerpunktthemen sollten die einzelnen Teilthemen der Stadt- und Regionalentwicklung sein, vor allem ein ganzheitlicher Ansatz der gesellschaftlichen Prozesse, von der Baugeschichte über die sozio-demografischen Veränderungen bis hin zu ökologischen und volkswirtschaftlichen Fragestellungen. Den Politikern und den Verwaltungen unserer Städte und Regionen damit Anleitung zur Selbsthilfe zu geben, das war mir besonders wichtig. Diese Denkweise stand aber offenbar nicht im Focus der Wissensgesellschaft der Bundesrepublik.

Schließlich kam die „Stunde der Wahrheit". Der Verein musste einen Vorstand, also einen Institutsdirektor finden, der die wissenschaftliche und personelle Verantwortung übernimmt. Der Auswahlprozess lief ohne mich ab, wohl weil ich mich auch beworben hatte. Das Kuratorium des Instituts wählte Prof. Dr. Karl-Dieter Keim, Professor in Bamberg, zum Direktor. Die Stelle war verbunden mit einer Professur an der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU) in Cottbus. Zu seinem Stellvertreter wurde Dr. Rainer Winkel berufen, ein Kollege, der sich sehr intensiv mit Fragen der Wirtschaft und Stadtentwicklung beschäftigt hatte. Von den westdeutschen Kollegen hatte er die größte Nähe zu den Problemlagen im wiedervereinigten Deutschland. Prof. Werner Rietdorf übernahm die zweite Abteilung, die sich auf die Revitalisierung der Großwohnsiedlung konzentrierte. Auch das war ein Feld, von dem wir uns wissenschaftliche und praktische Impulse zu den damals anstehenden Fragen versprachen.

Als diese Stellen vergeben waren, kam Prof. Zlonicky zu mir und berichtete unter der Fragestellung: Und was machen wir nun mit Ihnen, Kollege Krause? Ich kann mir vorstellen, dass ihm dabei auch nicht wohl war. In seiner freundlichen und gütigen Art breitete er gewissermaßen einen bunten Teppich aus, den zu betreten, er für mich doch akzeptabel hielt. Da war die Rede von meinem Erfahrungsschatz, von dem Organisationstalent, von der Menschenführung und dem Gespür, von

der Tatsache, dass ich ja vieles und viele gut kenne... Als ein Stellvertreter des Direktors könnte ich das alles hervorragend fürs Institut einbringen. Er schnürte daraus ein Paket, das mir doch sicher Freude machen würde: von der Standortsuche über die Sicherung des Archivs bis hin zu vielleicht auch eigenen Forschungen. Mir blieb nichts anderes übrig, als das Paket in Empfang zu nehmen, mich freundlich zu bedanken und zu hoffen, dass mir das zum Guten gedeihen möge.

Von da an hatte ich also die Aufgabe, anderen die Nester zu bauen. Zu meiner eigenen Arbeit, die ich ja auch noch gern verfolgt hätte, kam ich nun nicht mehr. Ich will es kurz machen: Das Institut siedelte von der Plauener Straße in Hohenschönhausen um in die ehemalige Bauinformation in der Wallstraße in Berlin-Mitte. Dort war es eng. Ich hatte ein Zimmer unterm Dach. Mein Nachfolger entwickelte viele Pläne über unsere Zukunft. Deutlich wurde, dass er Soziologe und sehr geschickt in der Mitarbeiterführung war. Rainer Winkel und Werner Rietdorf kamen aus dem Bereich Planung und Architektur. Sie lebten in anderen Wissensbereichen, vertrauten auf wissenschaftlich-technische Standards und verfolgten relativ praxisnahe Forschungen. Ich kann mich an diese Monate heute nicht mehr gut erinnern. Echte Fachgespräche gab es nach meiner Wahrnehmung nicht. Der Bitte, meine Vorstellungen für die Forschungsarbeit in wenigen Sätzen aufzuschreiben, kam ich nach. Ich erhielt darauf keine Reaktion. Bedrückt hatte mich dann auch die Tatsache, dass ich zu meinem Geburtstag meine ehemalige Sekretärin um Unterstützung beim Bereiten eines Frühstücks bat, ihr das aber untersagt wurde. Stattdessen lag an diesem Tag ein Zettel auf meinem Schreibtisch: In Bonn sei nicht bekannt, dass ich ein Stellvertreter von Prof. Keim bin.

Es waren Außenstehende, die mich auf mein Unwohlsein hin ansprachen. Gerald Blomeyer hatte einen Kreis von Interessenten, die einen Kollegen brauchten, der sich hier im Osten auskannte. Und da gründeten wir eine kleine Stadtplanungsfirma „Masterplan“. Vom Institut erhielt ich die Genehmigung zur Gründung. Danach auch die Freistellung für ein Jahr. Als dies zu Ende war, waren meine Verbindun-

gen zum IRS gekappt. Es wäre ungerecht, wenn das Fazit allein darauf hinausliefe: Für 50 Leute Stellen geschaffen, nur nicht für sich selbst. Aber diese Tatsache gehört dazu.

Anhang: Meine Tätigkeit nach dem Ausscheiden aus dem IRS

Nach dem Ausscheiden aus dem Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) im Jahre 1992 wurde der Weg frei in ein sehr vielfältiges „zweites" Berufsleben, das Gegenstand weiterer Erinnerungen sein wird. Kurz gefasst lassen sich dabei folgende Etappen und Aufgabenfelder benennen:

Gründung und Leitung des Stadtplanungsbüros „Masterplan" (1991 bis 2005)

Mit vielfältigen Tätigkeiten im Bereich der Bauleitplanung (Flächennutzungs- und Bebauungspläne, bspw. die Entwicklung des Schwermaschinenbaugeländes in Wildau zu einem integrierten Standort für industrielle Produktion, für Forschung und für eine Fachhochschule sowie die Bauleitplanung für den Festplatz Berlin),

Planungen und Moderation der Interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Berlin und Brandenburg. Besonders erfolgreich waren hier die Untersuchungen und Betreuung der Kommunen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flughafens BER. Die Interkommunale Zusammenarbeit zwischen Reinickendorf und den Nachbarkommunen im Mühlenbecker Land war ein erfolgreiches Pilotprojekt, dem im Umfeld Berlins neun weitere folgten. Die interkommunalen Entwicklungskonzepte im Landkreis Dahme-Spree sind weiterhin Grundlage für die Regionalentwicklung.

Eine Studie zur Verkehrserschließung (1992) der so genannten Spandauer Vorstadt in Berlin-Mitte wurde zur Grundlage der Gestaltung des öffentlichen Raumes, die sich noch heute bewährt.

Die wichtigsten zu nennenden Mitarbeiter im Büro Masterplan waren Dagmar Weidemüller und Sebastian Rhode.

Mitwirkung an städtebaulichen Wettbewerben gemeinsam mit den Büros

Kny und Weber Architekten (u.a. Berlin-Alexanderplatz, 3. Preis; Berlin-Siemensstadt, 1. Preis, Frankfurt/Oder, Dresdner Platz, 1. Preis)

Häfner-Jimenez Landschaftsarchitekten (u.a. Leipzig-Paunsdorf, 1. Preis; Landesgartenschau NRW in Gronau, 2. Preis; Freiraum- und Erschließungskonzept der Museumsinsel Berlin, 4. Preis)

Jordi Architekten und Landschaftsarchitektin Christina Kautz (Dresden, Königsufer, 2. Preis, 2019); Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg 2070, 3. Preis, 2020).

Die vielfältige Tätigkeit in Vereinen und Verbänden hat mir die Chance gegeben, die Erfahrungen meines Berufslebens in der DDR auf gesamtdeutscher und europäischer Ebene einzubringen. Die wichtigsten Verbände und Aufgabenfelder waren

- die **Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL)**, deren Bundesvorsitzender ich in den 1990er Jahren war,
- die Mitwirkung bei der Gründung und Berufung in das **„Stadtforum Berlin"** unter Leitung des damaligen Senators für Stadtentwicklung Volker Hassemer,
- die Mitgliedschaft im **Europäischen Planerrat** und im internationalen Team zur Vorbereitung und Durchführung der Europäischen Planerbiennalen in Gelsenkirchen, Rom, Barcelona und Kopenhagen-Malmö
- der **Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg** (AIV), für den ich fast 20 Jahre lang die Jury der Sektion Städtebau beim Schinkelwettbewerb leitete, und
- die **Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL)**, in die ich 1992 berufen wurde und deren Bundesgeschäftsführer ich von 2001 bis 2009 war.

In den letzten Berufsjahren und im Rentenalter erschloss sich ein weiteres Tätig-

keitsfeld: das Freihandzeichnen vor allem von Städten und Regionen. Reisen in die Länder Europas, eine Vortragsreise in die USA und die Dokumentation der damals noch nicht zerstörten Stadt Aleppo sowie der Hauptstadt Damaskus in Syrien im Auftrag des Deutschen Entwicklungsdienstes lieferten weitere Anregungen. Sehr erfolgreich war auch die Dokumentation einer Ausgrabungsstätte in Ägypten, der „Katzenstadt“ Tell Basta im Nildelta. Die Ausgrabungsleitung hatte mein Studienfreund Dr.-Ing. Christian Tietze, inzwischen wieder in Weimar lebend.

Auch Berlin, Brandenburg und die vielfältigen deutschen Städte und Landschaften boten Reizvolles für den Zeichner. Die Ausstellungen der Zeichnungen und Vogelperspektiven lockten die Besucher in unterschiedlichste Ausstellungsorte, von den kleinen Dorfkirchen, Schlössern und Kathedralen über Öffentliche Einrichtungen und Ministerien bis hin zum Pergamonmuseum auf der Berliner Museumsinsel. Seit 2019 treffe ich mich mit einer Gruppe von Architekten zu kurzen Exkursionen, die jeweils mir der Präsentation der Zeichnungen und Aquarelle enden, so in der Domstadt Havelberg, auf dem Fischland und dem Darß, im Oderbruch (Schloss Neuhardenberg), in Husum, in Wernigerode und schließlich (2024) in Bamberg.

Die Kombination von Skizzen mit topografischen und freihandgezeichneten Karten wurde eine vielbeachtete "Spezialität". Hierzu gehören die Elbe sowie das Einzugsgebiet der Elbe im Auftrag der gleichnamigen Flussgebietsgemeinschaft, die Spree von der Quelle bis zur Mündung, das Oderbruch, der Jakobsweg in Ostbrandenburg sowie die Kirchen der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz und der Ev.-luth. Landeskirche Sachsen.

In großer Auflage erschienen auch Poster, Stadtansichten und Stadtpläne zu unterschiedlichen Anlässen wie der FIFA-Weltmeisterschaft in Dortmund, der Stadterneuerung verschiedener Städte wie Leipzig, Erfurt, Magdeburg, Potsdam, Wolfsburg, Recklinghausen, Jena-Lobeda und Meerane sowie eine 12-teilige Posterserie von Luftbildern Berlins.

Personenregister

(Erstnennung nach Kapiteln geordnet; kursive Nennungen ohne unmittelbaren Bezug zur Tätigkeit im ISA)

Vorwort

Prof. Dr. Christoph Bernhardt
Dr. Kai Drewes
Alexander Obeth
Dipl.-Ing. Christiane Krause

1. ISA-Struktur

Prof. Dr. Ule Lammert
Will Lammert
Prof. Dr. Till Lammert
Konrad Wolf
Wolfgang Leonhardt
Dr. Klaus Andrä
Dr.-Ing., Ing. Hilmar Bärthel
Peter Schweizer
Hans Kupsch
Dr.-Ing. Günther Schultz
Ing. Ernst Jost
Dipl.-Ing. Klaus-Dieter Kirsch
Dipl.-Ing. Erhard Jahn
Dipl.-Ing. Lothar Kuhnert

Dr.-Ing. Andreas Elliesen

Abt. Theorie und Geschichte

Prof. Hans Schmidt
Dipl.-Ing. Gerd Wessel
Dr.-Ing. Rolf Linke
Prof. Dr.-Ing. Werner Rietdorf
Prof. Hermann Henselmann
Wladimir Iljitsch Lenin
Werner Klemke
Alfred Hoffmann
Dr. Bruno Flierl
Dipl.-Ing. Gerd Zeuchner
Dr. Karl-Heinz Hüter
Dr. Hans-Joachim Kadatz
Dipl.-Arch. Martin Wimmer
Dipl.-Ing. Adalbert Behr
Prof. Dr. Simone Hain
Prof. Dr. Thomas Topfstedt
Dipl.-Hist. Waltraud Volk
Propst Heinrich Grüber
Dipl.-Ing. Joachim Schulz

Abt. Stadtstruktur u.a.

Dipl.-Ing. Wolfgang Weigel
Ing. Gerhard Hering
Prof. Hubert Grenzer

Prof. Dr.-Ing. Johannes Schattel
Dr.-Ing. Klaus Andrä
Prof. Dr. Hanns Greiner
Dipl.-Gärtner Helmut Gelbrich
Dipl.-Ing. Gerd Hillebrecht
Dipl.-Ing. Martin Beutel
Dr. phil. Loni Niederländer
Prof. Dr. Günter Kabus
Herr Prendel
Dr.-Ing. Hans Petzold
Dr. Bernd Hunger
Prof. Dr. Bernd Grönwald

Forschungsprojekte und -aktivitäten

GBP-Bezirke

Prof. Hans Gericke

Stadtzentren

Karl Friedrich Schinkel

Stadtplanung Jena

Architekt Schlag, Jena
RuMü, Rudolf Müller, CZ Jena
Prof. Hermann Henselmann
Prof. Werner Dutschke

(Prof. Josef Kaiser)
Herr Schulz, Stadtarchitekt Jena
Dr. Hans-Peter Kirsch
Prof. Dr.-Ing. Hans Glißmeier
Prof. Dr. theol. Klaus-Peter Hertzsch
Prof. Räder, Weimar
Dipl.-Arch. Jörg Streitparth
Dipl.-Ing. Karl Sommerer
Dr.-Ing. Walter Herzog
Dipl.-Arch. Herbert Aust
Prof. Hubert Matthes
Dr.-Ing. Rolf Heider
Prof. Hans Scharoun
Hardt Walther Hämer

Stadtplanung Schwerin

Prof. Heinz Michalk
Dipl.-Ing. Arndt Zintler
Prof. Peter Doehler
Prof. Josef Kaiser
Dr.-Ing. Peter Schmiedel
Prof. Dr.-Ing. Heinz Schwarzbach
Dipl.-Arch. Sigbert Fliegel
Dipl.-Gärtner Hugo Namslauer
Dipl.-Ing. Andreas
Oberbürgermeister Braun, Schwerin
Lothar Bolz
Walter Womacka

Stadtplanung Frankfurt an der Oder

Joseph Lenné
Otto Nuschke
Dipl.-Ing. Manfred Vogler
Fritz Krause, Oberbürgermeister Frankfurt/Oder
Michael Kny
Thomas Weber

Stadtplanung Erfurt

Prof. Walter Nitsch
Prof. Dr.-Ing. habil. Hans-Hermann Saitz

Gutachten zu Stadt- und Zentrumsplanung

Dr.-Ing. Iris Grund
Walter Ulbricht
Selman Selmanagic

Wohnungsbauprogramm der DDR

Prof. Dr, Werner Rietdorf
Prof. Potthoff
Dipl.-Ing. Ulrich Hugk
Prof. Erhard Gißke
Oberst Petershagen, Greifswald

Dipl.-Gärtner Erhard Stefke

Prof. Dr. Achim Felz

Dr. Siegfried Kress

Hanno Schmidt

Prof. Brockhage

Michael Morgner

Almuth Krause

Tom Hobusch

Winfried Häfner

Dr.-Ing. Wilfried Pfau

Entwurfsplanung Berlin-Marzahn

Prof. Dr. Werner Rietdorf

Dr.-Ing. Hans Petzold

Dipl.-Ing. Peter Schweizer

Dipl.-Ing. Roland Korn

Dipl.-Ing. Achim Wolf

Prof. Fred Staufenbiel

Prof. Wolf-Rüdiger Eisentraut

Wiss. Begleitung der Generalbebauungs- und Generalverkehrsplanung

Dr. Karl-Heinz Schlesier

Dr. Clemens Thurmann

Dr.-Ing. Detlef Bankert

Dr.-Ing. Ulrich Rabe

Kooperationen und Gutachten

Peter Schweizer
Prof. Erhard Gißke
Dipl.-Arch. Dorothea Krause
Dipl.-Ing. Helga Hüller
Bischof Dr. Gienke
Bischof Dr. Gottfried Forck

Auf internationalen Veranstaltungen

Karel Plicka
Prof. Sandor Koller
Dr. Schleife
Prof. Dr. Retzko
Dr. Walter Theine
Prof. Dr. Klaus Beckmann
Dr.-Ing. Ulrich Böhme

Zusammenarbeit mit Forschungsleitstelle der Staatl. Plankommission und Institut für Ökonomie der Bauakademie

Dr. Gisela Lindenau
Prof. Dr. Scherf
Frau Edith Lotzmann
Dipl.-Ing. Anita Tack
Prof. Dr. Krell

Zusammenarbeit mit VUVA Brno

Jarek Kuthan
Zdenek Prikryl

Gesellschaftliches Leben
Frauenförderung

Dr.-Ing. Ute Baumbach
Dr.-Ing. Iris Grund
Dipl.-Ing. Traute Kadzioch

Kultur am ISA

Dipl.-phil. Dieter Bock
Peter Jentzsch
Christian Steyer
Dipl.-Ing. Michael Leis
Christoph Zeitz
Dr. theol. Konrad Wekel
Manfred Grund
Dipl.-Ing. Helga Fernau
Prof. Werner Schneidratus
Ede Zawadski

Herbst 1989 - Ende der DDR - Evaluierung

Hans Modrow, Ministerpräsident der DDR
Dipl.-Ing. Stefan Nierade

Konrad Knebel

Herr Schalck-Golodkowski

Prof. Lersner, UBA

Prof. Dr. Dieter Sauberzweig, DIfU

Prof. Dr. Wendelin Strubelt, BfLR

Dipl.-Ing. Herbert Zimmermann

Prof. Schultz, Bauakademie der DDR

MD i.R. Erhard Weiss

Prof. Klaus Finkelnburg

Dr. Dr. Götz Brandt

Prof. Dr. Peter Zlonicky

Prof. Dr. Donata Valentien

Prof. Dr. Michael Krautzberger

Dipl.-Ing. Michael Bräuer

Prof. Dr. Heinz Markmann

Prof. Dr. Rudolf Schäfer

Prof. Dr. Dieter Frick

Prof. Dr. Kurt Ackermann

Herr MD Klaus Faber

Herr MD Dr. Manfred Stolpe

Herr Amtsrichter Klasse

Ortsregister (Lebens- und Arbeitsorte)

Meerane

Meißen

Großräschen

Cottbus
Weimar
Greifswald
Wismar

Berlin
Dresden
Leipzig
Rostock
Magdeburg
Halle/Saale
Jena
Karl-Marx-Stadt (Chemnitz)
Frankfurt an der Oder
Schwerin
Potsdam
Neubrandenburg
Schwedt/Oder
Gera
Suhl
Erfurt
Kienitz an der Oder
Slubice (Polen)
Seelow
Plauen
Apolda
Dessau
Luckenwalde
Lubmin

Leipzig-Grünau
Leipzig-Paunsdorf
Berlin-Marzahn
Berlin-Hellersdorf
Berlin-Prenzlauer Berg
Berlin-Friedrichshain

Strbske Pleso (Slowakische Republik)
Budapest
Prag
Brno (Brünn)
Pardubice (Tschechien)
Banska Bystrica (Slowakische Republik)
Boskowice (Tschechien)
Blansko (Tschechien)
Trebitsch (Tschechien)
Trebon (Tschechien)
Zdiar (Tschechien)
Prostejov (Tschechien)

Göhren
Ückeritz
Heringsdorf
Egsdorf

Bernau
Coswig bei Dresden
Quedlinburg