# Die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung in Ost- und Westdeutschland von 1945 bis 2000 - Vergleichende Untersuchung des dem Wandel unterworfenen Planungsprozesses am Beispiel der Städtepaare **Leipzig** und **Hannover** sowie **Magdeburg** und **Münster**

Von dem Fachbereich Architektur

der Universität Hannover

zur Erlangung des Grades einer

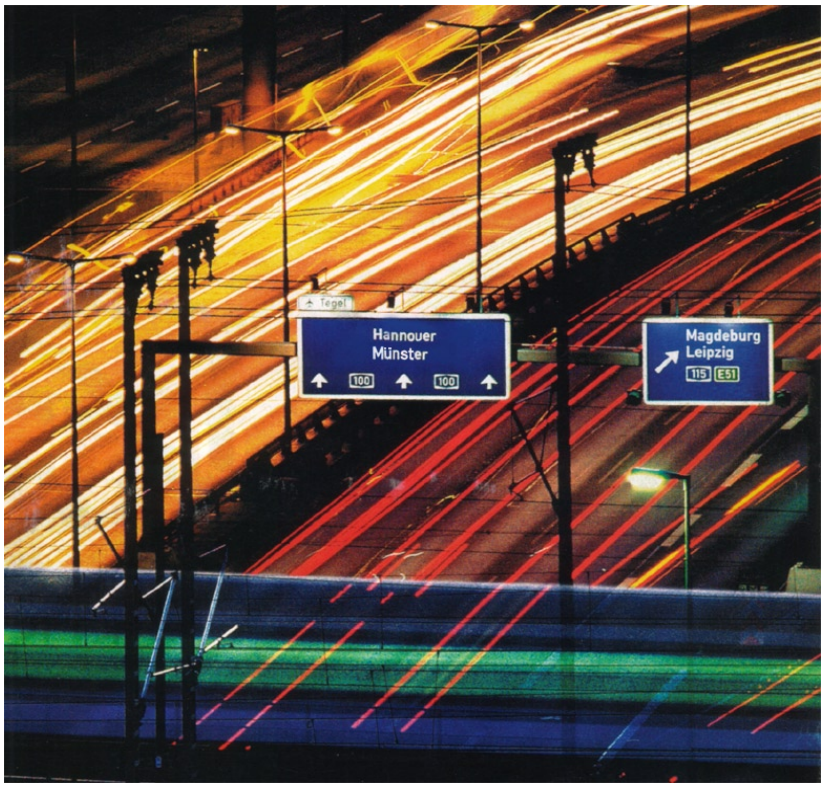
Doktor-Ingenieurin

Dr.-Ing.

genehmigte Dissertation
von

Dipl.-Ing. Tanja Siems

geboren am 18.12.1971, in Berlin




**2002**

Fachgutachter:

**Prof. Dr.-Ing. habil. Kurt Ackermann,**
Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Fakultät Verkehrswissenschaften, Technische Universität Dresden

Referent:

**Prof. Dr.-Ing. habil. Günter Harder,**
Institut für Städtebau, Wohnungswesen und Landesplanung, Fachbereich Architektur, Universität Hannover

Korreferent:

**Prof. Dr.-Ing. habil. Heinar Henckel,**
Institut für Regionale Architektur und Siedlungsplanung, Fachbereich Architektur, Universität Hannover

Tag der Promotion:
**21. November 2002**

**1. Einleitung ..... S. 4**

**1.0 Zusammenfassung / Abstract ..... S. 4**

**1.1 Ausgangssituation ..... S. 10**

**1.2 Ziele und Methoden ..... S. 11**

**1.3 Strukturierung der Arbeit ..... S. 12**

**2. Teil I Rahmenbedingungen der ost- und westdeutschen Stadtentwicklung ..... S. 14**

**Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung unter der Betrachtung der jeweils baurechtlichen Situation (1945 bis 2000)**

**2.1 Umgang mit der zerstörten Stadtstruktur nach dem II. Weltkrieg (1945-49/50) ..... S. 14**

2.1.1 Aufbau der Stadtstruktur nach dem Leitbild der Charta von Athen (1933): Die historische Entwicklung

2.1.2 Der Wiederaufbau in Ostdeutschland: Konkretisierung Charta von Athen als sozialistisches Vorbild
2.1.2.1 Entstehung der 16 Grundsätze des Städtebaus (1950)

2.1.3 Der Wiederaufbau in Westdeutschland: Überarbeitung der ursprünglichen Charta von Athen
2.1.3.1 Die überarbeitete Charta von Athen (1948/49)

2.1.4 Vergleich der 16 Grundsätze des Städtebaus mit der überarbeiteten Charta von Athen

**2.2 Rechtliche Grundlagen der Stadt- und Verkehrsplanung sowie deren Auswirkungen nach dem Systemwechsel (1949-89) ..... S. 21**

2.2.1 Die Generalbebauungsplanung in der DDR
2.2.1.1 Prozessablauf der Generalbebauungsplanung

2.2.2 Allgemeines und besonderes Städtebaurecht in der BRD
2.2.2.1 Das allgemeine Städtebaurecht
2.2.2.2 Das besondere Städtebaurecht

2.2.3 Entwicklung und Definition Generalverkehrsplanung in der DDR
2.2.3.1 Definition Generalverkehrsplan
2.2.3.2 Abwicklung der Generalverkehrsplanung

2.2.4 Entwicklung und Definition Generalverkehrsplanung später Gesamtverkehrsplanung der BRD
2.2.4.1 Definition des General- und Gesamtverkehrsplanes
2.2.4.2 Prozessablauf der Gesamtverkehrsplanung
2.2.4.3 Gegenüberstellung der verkehrlichen Gesetze, Richtlinien und Empfehlungen der DDR und BRD

2.2.5 Überblick der Entstehung von ost- und westdeutschen GBP/FNP und GVP

**2.3 Darstellung der am Planungsprozess beteiligten ost- und westdeutschen Leitbilder (bis 1989) ..... S. 40**

2.3.1 Städtebauliche Leitbilder in der DDR
2.3.1.1 Umgestaltung zerstörter Stadtzentren: Magistrale und Zentraler Platz (1950-60)
2.3.1.2 Aufbau der Industrie: Neue Städte (1952-60)
2.3.1.3 Der sozialistische Wohnkomplex (1955-75)
2.3.1.4 Industrialisierung des Bauwesens (1955-80)
2.3.1.5 Sozialistische Stadtzentren (1960-75)
2.3.1.6 Wohnungsbauprogramm (1971-90)
2.3.1.7 Innenstadtentwicklung: Komplexe Umgestaltung (1980-89)

2.3.2 Leitbilder für den Stadtverkehr in der DDR
2.3.2.1 Intensiver Netzausbau des ÖPNV (1950-89) sowie des MIV (1970-89)
2.3.2.2 Fußgängerbereiche im Stadtzentrum (ab 1968)

2.3.3 Städtebauliche Leitbilder in der BRD
2.3.3.1 Gegliederte und aufgelockerte Stadt (1945-65)
2.3.3.2 Urbanität durch Dichte (1960-75)
2.3.3.3 Behutsame Stadterneuerung und Partizipation (1970-85)
2.3.3.4 Ökologisch orientierte Stadtentwicklung (1980-90)

2.3.4 Leitbilder für den Stadtverkehr in der BRD

2.3.4.1 Die autogerechte Stadt (1955-70) sowie der stadtgerechte Verkehr (ab 1975)
2.3.4.2 Fußgängerzonen im Stadtzentrum (ab 1970), Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (ab 1975)
2.3.4.3 Verbesserung und Erneuerung des Radwegenetzes (ab 1982)

2.3.5 Chronologischer Überblick der ost- und westdeutschen Stadtentwicklung (1945-89)

**2.4 Städtebauliche und verkehrliche Gesetze im wiedervereinigten Deutschland (1990-2000) .....S. 60**

2.4.1 Gesetze und Verordnungen in den neuen und alten Bundesländern (1990-97)
2.4.2 Gesetze für Gesamtdeutschland: Novellierung des BauGB (1998)
2.4.3 Gegenüberstellung der maßgeblichen Gesetze in Ost- und Westdeutschland

**2.5 Leitbilder (zukünftige Zielvorstellungen) für die gesamtdeutsche Stadtentwicklung ab 1990 .....S. 64**

2.5.1 Städtebauliche Leitbilder
2.5.1.1 Dezentrale Konzentration (ab 1991)
2.5.1.2 Zwischenstadt das Leitmodell für die Stadtregion (1994)
2.5.1.3 Leitidee der Städtenetze (ab 1995)

2.5.2 Leitbilder für einen „stadtverträglichen“ Verkehr
2.5.2.1 Chancengleichheit für alle Verkehrsteilnehmer (ab 1990)
2.5.2.2 Stadt und Siedlungsstrukturen der kurzen Wege (ab 1995)

**2.6 Resümee und Bewertung des ost- und westdeutschen Planungsprozesses .....S. 71**

2.6.1 Rahmenbedingung für das Stadtsystems im zentralistischen und föderalistischen Regime
2.6.1.1 Vergleich der Stadtsysteme im Überblick

2.6.2 Vergleich des ost- und westdeutschen Verkehrssystems
2.6.2.1 Vergleich Stadtstraßen und Motorisierung in Ost- und Westdeutschland
2.6.2.2 ÖPNV-Netz im ost- und westdeutschen Vergleich

2.6.3 Bewertung der unterschiedlichen Planungsgrundlagen (Rechtsnormen)

**3. Teil II Vergleichende Städte- und Siedlungsuntersuchung .....S. 82**
**Bewertung der städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten in den ausgewählten Städtepaaren**

**3.1 Ablauf der vergleichenden Städteuntersuchung .....S. 82**

3.1.1 Auswahl der Städtepaare nach aufgestellten Kriterien

**3.2 Darstellung der städtebaulichen Situation der Städtepaare .....S. 84**

3.2.1 Geschichtliche Entwicklung der Städtepaare Leipzig und Hannover sowie Magdeburg und Münster
3.2.1.1 Geschichtliche Entwicklung der Stadt Leipzig
3.2.1.2 Geschichtliche Entwicklung der Stadt Hannover
3.2.1.3 Geschichtliche Entwicklung der Stadt Magdeburg
3.2.1.4 Geschichtliche Entwicklung der Stadt Münster
3.2.1.5 Chronologischer Überblick der geschichtlichen Entwicklung

3.2.2 Darstellung der Siedlungstätigkeit von Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster
3.2.2.1 Vergleich der Siedlungsentwicklung von Leipzig und Hannover in zehn Jahresabschnitten
3.2.2.2 Vergleich der Siedlungsentwicklung von Magdeburg und Münster in zehn Jahresabschnitten

3.2.3 Beschreibung der Stadtfunktionen (Arbeiten, Wohnen, Erholen, Einkaufen) innerhalb der Städtepaare
3.2.3.1 Verteilung der einzelnen Stadtfunktionen in Leipzig und Hannover
3.2.3.2 Verteilung der einzelnen Stadtfunktionen in Magdeburg und Münster

3.2.4 Resümee und Bewertung der städtebaulichen Gegebenheiten der Städtepaare

**3.3 Darstellung der verkehrlichen Situation der Städtepaare .....S. 112**

3.3.1 Entwicklung der Verkehrsnetze von Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster
3.3.1.1 Darstellung des Verkehrsnetzes von Leipzig
3.3.1.2 Darstellung des Verkehrsnetzes von Hannover
3.3.1.3 Darstellung des Verkehrsnetzes von Magdeburg
3.3.1.4 Darstellung des Verkehrsnetzes von Münster

3.3.2 Vergleichende Darstellung der Verkehrsnetze der Städte
3.3.2.1 Vergleich des MIV-Netzes von Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster
3.3.2.2 Vergleich des ÖPNV-Netzes von Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster

3.3.3 Resümee und Bewertung der Verkehrsentwicklung in den untersuchten Städten

**3.4 Verdeutlichung der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen an Hand von .....S. 130 ausgewählten Siedlungen innerhalb der Städte Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster**

3.4.1 Darstellung der Siedlungsstruktur, der städtebaulichen Funktionen sowie der Verkehrsnetze der ausgewählten Nachkriegssiedlungen (1950-65): Leipzig- Siedlung Dunckerviertel (Neu Linenau), Hannover-Constructa-Block (Südstadt), Magdeburg-Siedlung Schilfbreite (Hopfengarten) und Münster-Pötterhoeksiedlung (Mauritz)
3.4.1.1 Darstellung der Siedlungsstruktur und der Verkehrsnetze (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV)
3.4.1.2 Bewertung der Funktionsmischung und der Verkehrsartennutzung

3.4.2 Darstellung der Siedlungsstruktur, der städtebaulichen Funktionen sowie der Verkehrsnetze in den Großsiedlungen (1965-85): Leipzig-Grünau (Grünau-Ost, Grünau-Mitte), Hannover-Mühlenberg, Magdeburg Neu Olvenstedt und Münster- Brüningheide (Kinderhaus)
3.4.2.1 Darstellung der Siedlungsstruktur und der Verkehrsnetze (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV)
3.4.2.2 Bewertung der Funktionsmischung und der Verkehrsartennutzung

3.4.3 Darstellung der Siedlungsstruktur, der städtebaulichen Funktionen sowie der Verkehrsnetze in ausgewählten autofreien bzw. autoreduzierten Siedlungen (1985-2000):
Leipzig-Siedlung Friedhofstraße (Eutritzsch), Hannover-Große Heide (Bothfeld),
Magdeburg- Garnision Cracau (Prester)und Münster-Gartensiedlung Weißenburg (Geist)
3.4.3.1 Darstellung der Siedlungsstruktur und der Verkehrsnetze (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV)
3.4.3.2 Bewertung der Funktionsmischung und der Verkehrsartennutzung

3.4.4 Resümee und Bewertung der Siedlungsuntersuchung in den untersuchten Städtepaaren Leipzig und Hannover sowie Magdeburg und Münster

**4. Zusammenfassung und Ausblick .....S. 156**

**4.1 Zusammenfassung und vergleichende Bewertung der städtebaulichen und verkehrlichen .....S. 156 Untersuchung**

**4.2 Rahmenbedingungen und Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige städtebauliche und .....S. 166 verkehrliche Entwicklung der Stadt der Zukunft**

**5. Anhang .....S. 174**

**5.1 Literaturauswahl .....S. 174**

**5.2 Abkürzungsverzeichnis .....S. 177**

**5.3 Vollständige Texte.....S. 178**
5.3.1 Charta von Athen, die überarbeitete Fassung von 1948/49
5.3.2 Sechzehn Grundsätze des Städtebaus von 1950
5.3.3 Gesetz über den Aufbau der Städte von 1950
5.3.4 Siedlungsentwicklung der Stadt Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster
5.3.5 Darstellung der Verteilung der Stadtfunktionen in Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster

**5.4 Abbildungsnachweis .....S. 226**

**5.5 Überblick der Expertengespräche.....S. 234**

**Abstract** (Zusammenfassung in deutscher Sprache)

*„Die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung in Ost- und Westdeutschland von 1945 bis 2000. Vergleichende Untersuchung des dem Wandel unterworfenen Planungsprozesses am Beispiel der Städtepaare Leipzig und Hannover sowie Magdeburg und Münster.“*

Die Forschungsarbeit setzt sich mit der ost- und westdeutschen Stadtentwicklung und deren Stadtverkehrssysteme nach dem zweiten Weltkrieg auseinander. Eine wichtige Rolle im ost- und westdeutschen Planungsprozess spielen die vorherrschenden Rechtsnormen, Gesetze und Leitbilder in den zwei unterschiedlichen Staatssystemen. Die allgemeinen planungsrechtlichen Vorgaben sind in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) der Generalbebauungs- und Generalverkehrsplan, in der Bundesrepublik Deutschland (BRD) die Bauleitpläne (Flächennutzungs- und Bebauungsplan) und der Generalverkehrsplan ab 1975 Gesamtverkehrsplan.

In der DDR werden die Gesetze vom Politbüro und dem Zentralkomitee der SED beschlossen und stehen zusammen mit der Abteilung Bauwesen und Verkehr an oberster Stelle der Planungs-hierarchie. Es werden alle städtebaulichen Investitionen vom Staat bzw. der Partei dirigiert, da diese die staatliche Verfügungsgewalt über Grund und Boden besitzen. Alle städtebaulichen und verkehrlichen Planungsprozesse sind hierarchisch organisiert und zentral geleitet.

In der BRD werden dagegen die Gesetze als bindende Rechtsfestsetzung vom Bundes- oder Landtag verabschiedet. Von den einzelnen Gemeinden, die bürgerschaftlichen Selbstver-waltungen, werden die Gemeindesatzungen und damit auch der Bebauungsplan erarbeitet und beschlossen. Die Gemeinde wird mit der Ausführung der städtebaulichen und verkehrlichen Aufgaben beauftragt und ist demnach für die Realisierung der gesellschaftspolitischen Ziel-setzungen verantwortlich. Die räumliche und bauliche Umsetzung dieser Aufgaben werden überwiegend von den Entscheidungen der privaten Eigentümer bestimmt, die Steuerung der gesamten Stadtentwicklung geschieht jedoch durch die Stadtverwaltung.

Leitbilder unterstützen den ost- und westdeutschen Planungsprozess. In der BRD werden städte-bauliche und verkehrliche Lösungen zum Leitbild, wenn diese sich als grundlegendes Ordnungsprinzip durchgesetzt haben. Die Leitbilder, welche sich in der Planungspraxis bewährt haben, werden in das Baugesetzbuch eingearbeitet. In der DDR steht der Begriff Leitbild für die grundlegende Möglichkeit einer zukünftigen Entwicklung von Städten. Sie haben Modellcharakter und dienen der gemeinsamen Zielstellungen der unter-schiedlichen Disziplinen Städtebau und Verkehr.

Anhand folgender städtebaulich-verkehrlicher Fragestellungen wird die komplexe Thematik der ost- und westdeutschen Stadtentwicklung analysiert. Welche Planungsprinzipien werden in den Städten Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster angewendet? Wie wird mit der gesamten Stadtstruktur umgegangen? Wie sieht es mit der Verteilung der städtebaulichen Funktionen inner-halb der Städte aus? Nach welchen Methoden wird die verkehrliche Infrastruktur ausgebaut?

Nachstehende Planungsprinzipien (Kapitel 3.2.1) finden in den ausgewählten ost- und westdeutschen Städten von 1949 bis 1989 Anwendung. In Leipzig und Magdeburg werden in den 50er Jahren zentrale Plätze und Ringmagistralen nach sowjetischem Vorbild geplant und realisiert. Im Zusammenhang mit der Industrialisierung des Bauwesens entstehen in diesen Jahren sozialistische Wohnkomplexe, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Initiiert durch das Wohnungsbauprogramm von 1971 werden Großwohnsiedlungen in Leipzig (Lößig, Mockau, Thekla und Grünau) sowie in Magdeburg in den Stadtteilen Reform, Neustädter See, Neustädter Feld und Neu-Olvenstedt verwirklicht. Im Stadtzentrum entstehen in diesen Jahren umfangreiche Fußgängerzonen, die mit den zentralen Plätzen vernetzt sind. In Leipzig wird zusätzlich das historische Fußgängerpassagensystem neu ausgebaut. Im Rahmen der komplexen Umgestaltung werden in den 80er Jahren in Leipzig und Magdeburg innerstädtische Stadtteile mit ihrer Altbausubstanz saniert und erneuert.

In Hannover wird in den 50er Jahren das Leitbild der Gliederung und Auflockerung in unterschiedlichen Stadtteilen realisiert. In Münster wird dagegen der innerstädtische Bereich nach historischem Vorbild wieder

aufgebaut. Das Leitbild der autogerechten Stadt findet besonders im Wiederaufbauprozess in Hannover Anklang, dabei wird der gesamte Stadtgrundriss nach autogerechten Prinzipien neu gegliedert. Das städtebauliche Leitbild der “Urbanität durch Dichte” schlägt sich im Bau von innerstädtischen Großbauten sowie Großsiedlungen außerhalb des Stadtkerns in Hannover (Vahrenheide, Garbsen, Mühlenberg und Roderbruch) und Münster (Kinderhaus und Gievenbeck) nieder. Im Zusammenhang mit der behutsamen Stadterneuerung werden Mitte der 70er Jahre Fußgängerzonen in den Innenstädten geschaffen sowie Stadterneuerungs- und Sanierungsmaßnahmen in den gründerzeitlichen Wohnquartieren durchgeführt. Nach dem Leitbild der ökologisch orientierten Stadtentwicklung entsteht in den 80er Jahren in Hannover die Grasdachsiedlung Laher Wiesen in Bothfeld und in Münster das Wohngebiet Mecklenbeck im Rahmen eines kosten- und flächensparenden Bauens.

Die Darstellung der zeitlichen Veränderung der Stadtstruktur (Kapitel 3.2.2) zeigt deutlich den Suburbanisierungsprozess in den westdeutschen Städten Hannover und Münster im Gegensatz zu der Erhaltung des kompakten Stadtgefüges in den ostdeutschen Städten Leipzig und Magdeburg. In den ostdeutschen Städten wird die vorhandene Struktur verdichtet, besonders an den Stadtrandzonen kommt es zu einer Konzentration der Stadtstruktur durch den komplexen Wohnungsbau. In den Städten Hannover und Münster wird Mitte der 70er Jahre durch die Eingemeindungsphase die Suburbanisierung des Stadtumlandes beschleunigt, dies führt zur Vermischung der Stadtfläche mit seiner benachbarten Region. Erst ab Mitte der 80er Jahre wird die Planung auf eine Verdichtung der Stadtstruktur gelenkt, um die Reurbanisierung der innerstädtischen Bereiche voranzutreiben.

Die Verteilung der städtebaulichen Funktionen (Kapitel 3.2.3) verdeutlicht besonders die konzentrierte Aufteilung der einzelnen Funktionen Arbeiten, Wohnen und Erholung über das gesamte Stadtgebiet sowohl in der DDR als auch in der BRD. Durch diese konzentrierte Verteilung der Funktionen kommt es zu keiner Nutzungsmischung innerhalb der einzelnen Stadtviertel. In den ostdeutschen Städten Leipzig und Magdeburg erfolgt nur in den Bereichen des komplexen Wohnungsbaus die Durchmischung der Wohnquartiere mit anderen Stadtfunktionen. Besonders prägnant zeigt sich nach der Wiedervereinigung der Funktionswandel in den ostdeutschen Städten. Durch die wirtschaftlichen Veränderungen seit 1990 werden die ehemals ökonomisch wichtigen Industriegebiete aufgegeben und zu Dienstleistungs-, Einkaufs- oder Gewerbezentren umgenutzt.

Es ist festzustellen, dass in den vier untersuchten Städten die Verkehrsmittel- und Verkehrsartenwahl unterschiedlich ausfällt (Kapitel 3.3). Dies liegt zum einen in der historischen Entwicklung und am Genius loci der einzelnen Städte zum anderen an den Kapazitäten und finanziellen Voraussetzungen. Die Städte Leipzig, Hannover und Magdeburg verfügen über ein umfangreiches ÖPNV-Netz mit Straßen-, Stadtbahn, S-Bahn und Busnetz. Münster dagegen hat einen besonders hohen Radfahreranteil im Arbeits- und Freizeitverkehr. Es ist demnach besonders wichtig die Verkehrsnetze in den einzelnen Städten je nach deren ortsspezifischen Voraussetzungen auszurichten. Es kann zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in den Städten kommen, wenn der Ausbau des Umweltverbundes (ÖPNV, RADV, FUGV) und die Weiterentwicklung ökologischer und ökonomischer Verkehrsmittel sowie der Verkehrsleitsysteme im Bereich des MIV vorangetrieben werden.

Die historische Untersuchung zeigt den allgemeinen langwierigen Planungsprozess innerhalb der beiden Staatssysteme mit verschiedener Gewichtung auf. Strikte und unflexible Rechtsnormen entsprechen immer weniger den lebendigen Prozessen und dem Verhalten der sich ständig ändernden urbanen Gesellschaft. Aus der vergleichenden Analyse ergeben sich dazu folgende Handlungsempfehlungen für den gesamtdeutschen Planungsprozess: Die Chancen einer nachhaltigen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung liegen in der Innenentwicklung, Nutzungsmischung und Verkehrsartenmischung sowie Förderung des Umweltverbundes und in der Anwendung von modernsten Telematiksystemen im Stadtverkehr.

Rechtlich muss es zu einer Reformierung und Lockerung des BauGB kommen. Eine Realisierung der Funktionsmischung ist z.B. nur durch die Aufhebung der funktionellen Gliederung von Baugebieten in der BauNVO (Streichung monofunktionaler Gebiete) möglich, da die gültige BauNVO die flexible Nutzung von Flächen hemmt.

Von besonderer Bedeutung ist die Weiterentwicklung bestehender Innovationen innerhalb der Rechtsnormen,

wie beispielsweise die Weiterentwicklung des Vorhaben- und Erschließungs-planes sowie die Optimierung des Beschleunigungsgesetzes für die Verkehrsinfrastruktur. Diese Planungsinstrumente fördern einen anpassungsfähigeren Entwicklungsprozess durch konkrete Darstellung der Vorhaben und zeitliche Begrenzung sowie deren Finanzierung. Dabei ist die systematische Nutzung von Kommunikationssystemen innerhalb des Planungsprozesses wie z.B. eine fortwährend aktuelle Bürgerbeteiligung (Echtzeitdemokratie) ausschlaggebend. In diesem Rahmen schaffen die ost- und westdeutschen Befragungssysteme SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragung) und KONTIV (kontinuierliche Verkehrsbefragung) eine umfassende Datengrundlage für zukünftige nachhaltige Planungsmethoden.

In diesem Zusammenhang kann ein nachhaltiger Planungsprozess nur garantiert werden, wenn Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungspläne sowie andere Planungsinstrumente stets synchron und interdisziplinär entwickelt werden.

**Schlagwörter:** Städtebau
Verkehr
Ost- und westdeutsche Stadtentwicklung

## **Abstract** (Zusammenfassung in englischer Sprache)

*“Urban and traffic development in East and West Germany between 1945 and 2000: a comparative study of the changing planning processes between Leipzig and Hanover, as well as Magdeburg and Münster.”*

This dissertation undertakes a comparative study of East and West-German urban development, including the urban traffic system since the second world war. Legal norms, laws and policies playing an important role in the planning process in the two systems. The general legal planning specifications for the German Democratic Republic (GDR) are the “General Binding Land Use Plan” and the “General Traffic Plan”. The Federal Republic of Germany (FRG) uses the “Preparatory Land Use Plan” and “Binding Land Use Plan”, “General Traffic Plan”, and since 1975, the “Overall Traffic Plan”.

In the GDR the laws are determined by the “Politbüro” (political bureau) and the “central committee” of the SED (socialist union party of germany) and forms together with the “Department for Construction and Traffic”, forms the highest level of the planning hierarchy. All urban development investments are conducted by the state or the party, as these holds the regulation power over the land and properties. All urban and traffic planning processes are hierarchically ordered and central directed.

In contrast to the GDR the binding legal instruments of the FRG are determined by federal or the state parliament. The individual towns, as civil self authorities, compile the “Town Statute” and subsequently decide upon “Binding Land Use Plan”. The town is commissioned with the implementation of the urban and traffic tasks, and is therefore responsible for the realisation of the socio-political objectives. The spatial and constructive realisation of these tasks is determined mainly by the decisions of private owners. However, the municipality supervises the overall process of development.

Guiding principals are underpin both East and West-German planning processes. In the FRG, urban and traffic solutions become a policy if they succeed as a fundamental ordering concept. These policies which prove themselves successful in the planning practice, become part of the Federal Building Code. In the GDR the term “policy” represents a principal possibility for the future development of a city or town. A policy forms the underlying concept for the coherent objectives for both urban and traffic planning.

The following urban- and traffic-planning questions are used to formulate the complex thematic of East and West German urban development for analyses: Which planning concepts are applied in the cities of Leipzig, Hanover, Magdeburg and Münster? How is the overall urban structure handled? How are the urban functions

allocated within the cities? Which methods are used to build up the traffic infrastructure?

The following Planning principle (chapter 3.2.1) are applied in the selected East and West-German cities between 1949 and 1989. In Leipzig and Magdeburg in the 1950s central squares and “magistralen” (main axes) get planned and realised following the soviet example. In conjunction with the industrialisation of the construction industry the “socialist-housing-complex” is created, and build then fort the entire urban area. The “Housing-Program” of 1971 initiates large-scale Housing-Estates in Leipzig (Lößig, Mockau, Thekla and Grünau) as well as in Magdeburg in the quarters of  Reform, Neustädter See, Neustädter Feld and Neu-Olvenstedt. During this time extensive pedestrian precincts are created within the city centre, linked to the central squares. In Leipzig, the historical pedestrian arcade system, gets refurbished or extended. In the 1980s, initiated by the “complex-rejuvenation program”, the historical quarters of Leipzig and Magdeburg get refurbished and modernised.

In 1950s the guiding principal of “structure and disperse” is implemented in different quarters of the city of Hanover. In contrast Opposing the centre of Münster is reconstructed according to the historical model. The “car-orientated-city” is taken on by planners as a model for the city of Hanover; subsequent the layout of the city is structured to suit the needs of motorised traffic. The principal of “Urbanity by Density” is employed for the planning and construction of the large- scale housing-complexes and Estates outside the inner city of Hanover (Vahrenheide, Garbsen, Mühlenberg und Roderbruch) and Münster (Kinderhaus und Gievenbeck). Of a “Gentle Urban-Renovation” in the middle of the 1970s created pedestrian precincts within the centres, and carried out additional urban- redevelopment and refurbishment within the historical quarters. Models of the ecological urban development are formed in the “green-roof- estates” Lahe in Hanover / Bothfeld as well as the “resource and area-preserving” housing in Münster / Mecklenbeck.

The description of the time based changes in the urban structure (3.2.2) shows a clear sub-urbanisation in the West-German cities of Hanover and Münster, as opposed to the enduring compact urban structure of the East-German cities Leipzig and Magdeburg. In the East-German cities the existing urban structure is further compacted and a concentration urban structure can be found on the urban borders, due to the concept of the “complex-housing-construction”. Urban sprawl increases in the mid 1970s, due to the municipal annexation of suburban councils in Hanover and Münster. This leads to a blurring of the urban area and its peripheral region. Not before the mid 1980s are planning measures redirected towards a densification of the city structure to archive a re-urbanisation of the inner city.

The distribution of the urban functions (chapter 3.2.3) highlights separate, the concentrated division of work, live and leisure within the overall city area in the GDR and FRG. A mixture of functions does not occur within the urban quarters. In the East-German cities of Leipzig and Magdeburg mixing of housing with other urban functions only happens within the large, complex housing projects. The change of functions after the reunification is exemplary within the East German cities. Here the foremost economically important industrial areas is redeveloped into a service, shopping or trade centres.

The choice of transport and traffic systems differs in the four studied cities (chapter 3.3). This is due to the historical development and the genius loci of the different cities, while also dependent on the individual capacity and financial precondition. The cities of Leipzig, Hanover and Magdeburg have a substantial public transport system including a tram, light-rail, rail and bus system. Münster has a high proportion of cyclist within the professional and private transport. Therefore, it is of importance to design the transport systems to a cites individual, local needs. Sustainable transport development depends on the support of the “environmental coalition”: public transport, cyclist and pedestrians, and the further development of ecological and economical traffic systems e.g. guide systems within the individual motorised transport.

The historical study shows the overall slow and long-term planning process of both state systems, however in differing significances. Strict and inflexible legal norms are increasingly less suited to the living processes and behaviours of a continues changing urban society. The following recommendations for future German Planning Process could be concluded through this study. The chances for a sustainable urban and transport development are linked with densification, mixed use and a transport mix, as well as support of alternative transport and the use of up to date telemetric systems.

Legally a reformation and relaxation of the “Federal Building Code” is necessary. A mix of functions for example can only take place if functional division of construction areas is abrogated (no mono-functional areas). This allows a flexible use of areas.

Of particular important is the expansion of existing innovations within the legal norms, such as the development of the plan for local building projects and local infrastructure and the optimisation of the law for fast realisation of traffic infrastructure. Such planning instruments enable a flexible development process through specific representation of the projects, their timescale and feasibility. To enhance this system an incorporation of instruments of participation and real-time democracy is decisive. In this context the East and West-German poll systems “SrV” (system of representative traffic poll) and “KONTIV” (continuous traffic poll) provide a comprehensive data base for a future sustainable planning method.

A sustainable planning process can only be guaranteed if a preparatory land use plan and the traffic development plan as well as other planning instruments are at all times developed synchronously.

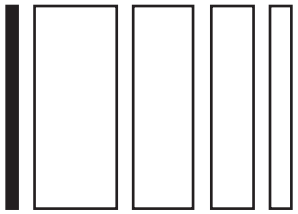
**Schlagwörter:** Urban design
Traffic design
East- and West-German urban developement

1.1
Ausgangssituation

1.2
Ziele und Methoden

1.3
Strukturierung der Arbeit

# 1 Einleitung



## 1. Einleitung

Im Rahmen des interdisziplinären Forschungsvorhabens „Rechtsnormen und Stadtentwicklung“ ist diese Dissertation entstanden und wurde durch die Volkswagen-Stiftung Hannover innerhalb des Förderschwerpunktes Recht und Verhalten gefördert. Dieses Forschungsvorhaben vereint vier eigenständige Dissertationen. Es wurde betreut von Professor Dr.-Ing. Günter Harder am Institut für Städtebau, Wohnungswesen und Landesplanung der Universität Hannover, Prof. Dr.-Ing. Heinar Henckel am Institut für regionale Architektur und Siedlungsplanung an der Universität Hannover, Professor Dr. rer. nat. Hanns J. Buchholz am Geographischen Institut der Universität Hannover sowie Professor Dr. jur. Martin Schulte am Institut für Technik- und Umweltrecht der Technischen Universität Dresden. Die Besonderheit des Forschungsvorhabens besteht darin, dass es sich aus verschiedenen Teilwissenschaften (Architektur und Städtebau, Geographie und Rechtswissenschaften) zusammensetzt, die gemeinsam die Frage der Steuerung von Stadtentwicklung durch das Recht und umgekehrt klären soll. Bei den verschiedenen Forschungsgegenständen der vier Teilprojekte konnten interdisziplinäre Anknüpfungspunkte beim Rückgriff auf Theorien und Methoden der einzelnen Teilwissenschaften herausgearbeitet und genutzt werden.

Zusammen mit der vorliegenden Forschungsarbeit „Die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung sowie der dem Wandel unterworfene Planungsprozess in Ost- und Westdeutschland von 1945 bis 2000 am Beispiel der zu vergleichenden Städtepaare Leipzig und Hannover sowie Magdeburg und Münster“, der Architektin Tanja Siems wird in den Teilprojekten „Planung und Entwicklung urbaner Wohnsiedlungen und Gebäudetypen in Deutschland - Eine vergleichende Analyse und Beurteilung von Wohnsiedlungen ost- und westdeutscher Städte von 1945 bis 2000 unter Beachtung der unterschiedlichen Baugesetzgebung in der Bundesrepublik Deutschland und der ehemaligen DDR“, der Architektin Kaija Harder „Öffentliche und private Steuerung von Stadtentwicklung sowie ihre städtebaulichen und sozialen Folgen und Rückwirkungen - Eine vergleichende Analyse ost- und westdeutscher Städte“, des Geographen Martin Pauli und „Kooperative Verfahrensansätze in der kommunalen Bauleitplanung - Eine empirische Untersuchung städtebaulicher Verträge im Spannungsfeld funktionaler Differenzierung“ des Juristen Michael Tietze die ost- und westdeutsche Stadtentwicklung nach städtebaulichen, verkehrlichen, architektonischen, geographischen und juristischen Aspekten betrachtet. Ziel der interdisziplinären Doktorandengruppe ist es eine Analyse der Stadtentwicklung in Ost- und Westdeutschland von 1945 bis heute unter dem Einfluß verschiedener Steuerungsfaktoren der beiden Gesellschaftssysteme zu erstellen und daraus gleichzeitig Möglichkeiten abzuleiten, wie in Zukunft die Entwicklung von Städten nach den oben genannten Gesichtspunkten konstruktiv gesteuert werden kann.

### 1.1 Ausgangssituation

Der städtebauliche und verkehrliche Planungsprozess wird gesteuert durch rechtliche Vorgaben (Gesetze, Verordnungen, Richtlinien etc.) und politisch wissenschaftlich orientierte Zielvorstellungen (Leitbilder). Deren geschichtliche Aufarbeitung beginnt nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Zerstörung der Stadtstruktur und bekommt eine neue Ausrichtung im geteilten Deutschland (ab 1949) und später im wiedervereinigten Deutschland (ab1990).

Folgende Definitionen der Begriffe Rechtsnormen und Leitbilder liegen der Untersuchung zu Grunde, wobei eine Trennung der städtebaulichen und der verkehrlichen Gesetze sowie der Leitbilder nicht möglich ist, da diese stets ineinander greifen. Die rechtlichen Vorlagen für die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung sind die Generalbebauungs- und Generalverkehrsplanung in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) sowie die Bauleitplanung und die Generalverkehrsplanung, später die Gesamtverkehrsplanung in der Bundesrepublik Deutschland (BRD). Gesetze werden in Westdeutschland vom Bundestag oder von einem Landtag beschlossen und sind bindende Rechtsfestsetzungen. Von den Körperschaften der Selbstverwaltung (Gemeinden, Kreistag, kommunale Verbände) werden daraus unterschiedliche Satzungen erarbeitet. In der DDR verfügen die staatlichen Organe über alle Instrumentarien des Planungsprozesses. Das Politbüro und das Zentralkomitee der SED stehen mit der Abteilung Bauwesen und Verkehr an oberster Stelle der Planungshierarchie. Die Bezirksleitung (Bezirksrat) und nachfolgend die Stadtleitung (Stadtverordnetenversammlung) sind diesen unterstellt. Der Bezirksrat und Stadtrat sowie die kommunalen Vertreter werden mit der Ausführung der verbindlichen städtebaulichen Aufgaben beauftragt. Somit sind sie für die Umsetzung der gesellschaftspolitischen Zielvorstellungen verantwortlich.

Leitbilder im Städtebau werden in der Bundesrepublik definiert als Lösungsvorstellungen, die durch ihre Zeichenhaftigkeit und, über ihre konkrete Situation hinaus, eine allgemeingültige Aussage besitzen. Sie zeigen häufig den Zeitgeist, in dem sich eine Vielfalt von Zielen in der Gesellschaft widerspiegelt. Wenn eine städtebauliche Lösung zum Leitbild wird, so liegt das meist daran, dass ein grundlegendes Ordnungsprinzip überzeugt hat. Leitbilder, die sich in der westdeutschen Stadtplanungspraxis bewährt haben, werden fortlaufend in das Baugesetzbuch (BauGB) eingearbeitet **(Müller et al. 1999, S. 162)**. In der Deutschen Demokratischen Republik bedeutet der Begriff Leitbild „die prinzipielle Entwicklungsmöglichkeit (Angebotsplanung) einer Stadt, die auf der Grundlage neuester stadtplanerischer Erkenntnisse für einen langfristigen Zeitraum erarbeitet wird. Das Leitbild ist eine geeignete Form zur gemeinsamen Zielstellung für unterschiedliche Disziplinen und hat Modellcharakter. Leitbilder beschreiben die wesentlichen charakteristischen Aussagen über das Planungsziel, die sich vor allem auf die funktionelle Gliederung und den kompositorischen Aufbau der Stadt beziehen, ohne an einen bestimmten Zeithorizont gebunden zu sein.“ **(Glißmeyer 1985, S. 214)**

Die Vorgaben für die Stadt unter zentralistischen Bedingungen werden bestimmt durch die staatliche Verfügungsgewalt über Grund und Boden. Die Investitionen werden vom Staat bzw. der Partei dirigiert. Die Anordnung der Entscheidungsprozesse sind hierarchisch organisiert und werden zentral koordiniert. Die städtebauliche Entwicklung des Stadtsystems unter föderalistischen Vorgaben wird räumlich und baulich grundlegend durch Entscheidungen der privaten Grundeigentümer bestimmt. Die Stadtverwaltung steuert die Stadtentwicklung und organisiert eine Vielzahl von kulturellen, sozialen und technischen Dienstleistungen.

### 1.2 Ziele und Methoden

Das Forschungsvorhaben behandelt die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung vor und nach der Wiedervereinigung in Ost- und Westdeutschland von 1945 bis 2000 sowie die Umsetzung von Leitbildern und Gesetzen in den vier ausgewählten Städten Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster. Das wesentliche Merkmal der Forschungsarbeit ist die vergleichende Betrachtung von Planungsprozessen innerhalb der Stadtentwicklung, zuerst in allgemein geschichtlicher Ausführung und später in konkreter Form in der vergleichenden Städteanalyse und Siedlungsuntersuchung.

Das Ziel der Forschungsarbeit ist die Gegenüberstellung der ost- und westdeutschen Planungsprinzipien (Rechtsnormen) im Zeitraum von 1945 bis 2000. Damit wird ein klarer Überblick über die ost- und westdeutsche Stadt- und Verkehrsentwicklung geschaffen. An Hand folgender Fragestellungen werden allgemeine und konkrete Maßnahmen innerhalb der Städte beleuchtet:

*Nach welchen Planungsprinzipien verläuft der Wiederaufbau und Ausbau der Städte in Ost- und Westdeutschland?*

*Wie wird mit der kompakten Stadtstruktur umgegangen, kommt es zur Urbanisierung oder Suburbanisierung des Stadtgebietes?*

*Wie sieht die Verteilung der städtebaulichen Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung innerhalb des Stadtgefüges in Ost- und Westdeutschland aus?*

*Welche Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV) sowie Verkehrsprinzipien (Verkehrsdämpfung, Verkehrsberuhigung, Fußgänger-zonen, Radwegenetz, ruhender Verkehr) werden in den ost- und westdeutschen Städten vorrangig ausgebaut?*

*Wie werden die unterschiedlichen Rechtsnormen (Gesetze und Leitbilder) in den ost- und westdeutschen Städten bzw. Siedlungen in den verschiedenen Zeitepochen umgesetzt?*

Diese Fragestellungen werden jeweils in den einzelnen Resümees der Kapitelabschnitte reflektiert, siehe dazu die Kapitel 2.6.3, 3.2.4, 3.3.3 und 3.4.4. Die Methoden der wissenschaftlichen Untersuchung zeichnen sich durch die Nutzung von Quellen (Primär- und Sekundärliteratur, Kartenmaterial und Planungsunterlagen, wie z.B. FNP (GBP) und VEP (GVP) sowie Broschüren der Städte) und Vorort Analysen aus. Darüber hinaus gehören Gespräche mit Akteuren (Planern) und Sachverständigen in den untersuchten Städten zu den wesentlichen Grundlagen der Arbeit.

Die durchgeführten Expertengespräche bilden ein unverzichtbares Instrument in der Untersuchung, um ein ausgewogenes Bild über die unterschiedlichen Sachverhalte zu dokumentieren. In den Interviews konnte durch die Experten mit Hilfe vorher aufgestellter Fragenkataloge eine umfangreiche Veranschaulichung der historischen Entwicklung geschaffen werden. Die Vorauswahl des auszuwertenden sehr umfangreichen Materials der ost- und westdeutschen Stadtentwicklung durch die Experten war sehr hilfreich. Der Überblick über die durchgeführten Expertengespräche befindet sich im Anhang (Kapitel 5.5).

### 1.3 Strukturierung der Arbeit

Insgesamt gliedert sich die Forschungsarbeit in zwei Teilbereiche. Der erste Teil stellt die geschichtliche und gegenwärtige ost- und westdeutsche Stadtentwicklung dar. Es wird der ost- und westdeutsche Planungsprozess aufgezeigt. Dies geschieht an Hand von Rechtsnormen (Gesetze und Verordnungen) sowie mittels einer textlichen und graphischen Darstellung der Stadtentwicklung durch städtebauliche und verkehrliche Leitbilder. Dabei werden die wichtigsten Gesetze und Leitbilder der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland analysiert und direkt gegenübergestellt, wodurch die Gegensätze und Parallelen unmittelbar aufgezeigt werden können.

Im zweiten Teil werden in einer umfassenden Analyse die realisierten Rechtsnormen und Leitbilder in ausgewählten Städten untersucht. Im Anschluss an die vergleichende Städte- und Siedlungsuntersuchung werden Handlungsempfehlungen für eine zukünftige gesamtdeutsche Stadt- und Verkehrsentwicklung aufgestellt. Es ist eine vergleichende Städteanalyse, welche die unterschiedlichen Planungsgegebenheiten und deren Umsetzungen in den ausgesuchten ost- und westdeutschen Städten aufzeigt. Die Städte Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster werden für diese vergleichende Städteanalyse nach vergleichbaren Kriterien ausgewählt. Dazu zählen Kriterien wie die Lage im Territorium, vergleichbare Einwohnerzahlen sowie eine gleichartige Stadt- und Verkehrsstruktur. Die Auswertung erfolgt an Hand einer umfangreichen Plananalyse, wobei die Siedlungsentwicklung, die unterschiedliche Verteilung der Stadtfunktionen (Arbeiten, Wohnen, Erholen und Einkaufen) und die verschiedenen Verkehrsnetze in diesen Städten aufgezeigt werden.

Im Anschluss an die vergleichende Städteanalyse folgt eine konkrete Siedlungsuntersuchung in den ausgewählten Städten. Dazu werden Siedlungen aus verschiedenen Zeitepochen herangezogen: Siedlungen in der Zeit des Wiederaufbaus bzw. die Nachkriegssiedlungen (1950-65) Leipzig-Dunckerviertel, Hannover-Constructablock, Magdeburg-Schilfbreite, Münster-Pötterhoeksiedlung; die Großsiedlungen bzw. Großwohnsiedlungen (1970 bis Ende der 80er Jahre) Leipzig-Grünau, Hannover-Mühlenberg, Magdeburg-Neu Olvenstedt und Münster-Kinderhaus sowie die autofreien bzw. autoreduzierten Siedlungen (ab 1990) Leipzig-Eutritzsch, Hannover-Große Heide, Magdeburg-Kaserne Cracau und Münster-Hindenburgkaserne. Die Untersuchung wird an Hand einer allgemeinen Darstellung der Situation (Siedlungsstruktur, städtebauliche Funktionen und Verkehrsnetze) und durch die Herausarbeitung von städtebaulichen und verkehrlichen Prinzipien (Mischung der Funktionen und Verkehrsartenverteilung) vorgenommen. Das Ziel dieser vergleichenden Städteanalyse und der anschließenden Siedlungsuntersuchung ist die Bewertung der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung sowie die Darstellung konkreter Umsetzungsmethoden.

Ferner werden aus der allgemeinen Städteanalyse und der konkreten Siedlungsuntersuchung verschiedene Handlungsempfehlungen entwickelt, welche die Chancen und Potentiale der zukünftigen Stadtentwicklung sowie deren rechtliche Umsetzung aufzeigen.

# Darstellung der Stadtentwicklung von 1945-2000

# 2

**2.1**

**Umgang mit der zerstörten Stadtstruktur nach dem II. Weltkrieg (1945-49/50)**

**2.2**

**Rechtliche Grundlagen der Stadt- und Verkehrsplanung sowie deren Auswirkungen nach dem Systemwechsel (1949-89)**

**2.3**

**Darstellung der am Planungsprozess beteiligten ost- und westdeutschen Leitbilder (1949-1989)**

**2.4**

**Städtebauliche und verkehrliche Gesetze im wiedervereinigten Deutschland (1990-2000)**

**2.5**

**Leitbilder (zukünftige Zielvorstellungen) für die gesamtdeutsche Stadtentwicklung ab 1990**

**2.6**

**Resümee und Bewertung des ost- und westdeutschen Planungsprozesses**

# 2. Teil I Rahmenbedingungen der ost- und westdeutschen Stadtentwicklung: Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung unter der Betrachtung der jeweils baurechtlichen Situation (1945-2000)

## 2.1 Umgang mit der zerstörten Stadtstruktur nach dem II. Weltkrieg (1945/49-50)

Die eigentliche Kriegszerstörung hat direkt in den Städten stattgefunden, wobei Dörfer von größeren Kampfhandlungen verschont geblieben sind. Die Trümmerzeit, Sinnbild der Zerstörung städtebaulicher und verkehrlicher Strukturen, schafft eine Phase von neuen Planungen und der historischen Reflektion, denn „so viel Anfang war nie" **(Glaser et al. 1989, S. 20)** in der deutschen Stadtentwicklungsgeschichte. **(Abb. 2.1 // 2.2 )**

**Abb. 2.1**
Zerstörung Leipzig Innenstadt

Die ersten Jahre nach dem Krieg, die Zeit zwischen 1945 und 1950, sind durch den Wiederaufbau bestimmt. Ein generelles Leitbild für den städtebaulichen und verkehrlichen Wiederaufbau Deutschlands gibt es noch nicht. In den Städten wird eine „kleinräumige" Planung mit starker Bindung an die vorhandene Grundstücks- und Infrastruktur betrieben, wobei die Grundsätze für den Wiederaufbau der kriegszerstörten deutschen Städte aus vorherigen Gestaltungskonzepten von 1943/44 mit in die städtebauliche Planung einfließen. Auch die städtische Verkehrsplanung befasst sich ausschließlich mit der Wiederherstellung der lebensnotwendigen Infrastruktur **(Retzko 1999, S. 1)**.

**Abb. 2.2**
Zerstörung Hannover Innenstadt

1945 werden erste Verordnungen zum Wiederaufbau erlassen. Die jeweiligen Bürgermeister der Städte und Gemeinden erhalten die Verantwortung des Wiederaufbaus und somit das Recht Aufbauanordnungen zu erteilen, dies geschieht unter strenger Aufsicht der britischen, französischen, amerikanischen und sowjetischen Besatzungsmächte. Die Ziele des Wiederaufbaus sind die Wiederherstellung der städtebaulichen, hygienischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebensbedingungen mit geringem Aufwand, aber hohem Nutzungsgrad. Für konkrete Maßnahmen werden die vorgesehenen Verordnungen durch unterschiedliche Instrumente ausgelegt. So wird in einigen Ländern die Freilegung von Grundstücken im Bebauungsplan festgehalten und durch Flächenaufteilungs-, Generalbebauungs- und Fluchtlinienpläne geregelt, andere Länder dagegen sehen spezielle Wiederaufbaupläne mit Bebauungs-, Materialbeschaffungs- und Finanzierungspläne vor.

Bereits Ende 1945 werden wesentliche Unterschiede des Wiederaufbaus in den verschiedenen Besatzungszonen deutlich. Der Umgang mit dem Baugrund ist das wichtigste Element der Wiederaufbauverordnungen in der sowjetisch besetzten Zone (SBZ), dabei ist die Verfügbarkeit von Grundstücken und die Aufbauverpflichtungen der Eigentümer eine unabdingbare Voraussetzung. Die Gemeinden schaffen eine Regelung zur Enteignung von Grundstücken mit weitestgehender Entschädigungen für die Eigentümer. Die Bodenreform von 1945/46 schafft die Grundvoraussetzung für städtebauliche Entwicklungen in der SBZ, Städteplaner und Architekten können nun einheitliche Planungen auf großen städtischen Arealen entwickeln und umsetzen.

In den westlichen Besatzungszonen werden ebenfalls Bodengesetze bzw. Verordnungen zur Bodenreform verabschiedet. Die erlassenen Trümmergesetze von 1948/49 sichern die wichtigsten Grundlagen des Wiederaufbaus im Westen Deutschlands. Mit der Aufstellung von Trümmerplänen besteht für die Gemeinde eine rechtlich abgesicherte Verfügungsgewalt über potentielle Baustoffe. Dieser Trümmerplan beinhaltet Informationen über den Grad und Umfang der Schadensgebiete, Maßnahmen zur Räumung von Trümmergrundstücken, die Anlagen zur Beförderung, Verwertung und Lagerung von Trümmern, die Räumungsabschnitte sowie die Kostenabschätzung. Der Trümmerplan ist in die übergeordnete Planung mit einzufügen. Darüber hinaus müssen die Gemeinden Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung im Flächenaufteilungs- und Generalbebauungsplan darstellen. Die Darstellung der benötigten Flächen für den Wiederaufbau der zerstörten Städte erweist sich als problematisch, da in dieser Zeit des Wiederaufbaus kein allgemein gültiges Leitbild vorhanden ist **(Glaser et al. 1989, S. 9 ff.)**.

### 2.1.1 Aufbau der Stadtstruktur nach dem Leitbild der Charta von Athen (1933): Die historische Entwicklung

Die Charta von Athen ist das ausschlaggebende Leitbild für den Wiederaufbau Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg. Auf dessen Grundlage wird in Westdeutschland eine überarbeitete Charta von Athen (1948) herausgegeben und in Ostdeutschland die 16 Grundsätze des Städtebaus (1950) als „sozialistische Charta“ weiterentwickelt. Der IV. Kongress der CIAM (Congres Internationaux d´Architecture Moderne) mit dem Titel die funktionelle Stadt von 1933 ist ausschlaggebend für die Entwicklung der Charta von Athen, welche zehn Jahre später von Le Corbusier zusammengefasst und veröffentlicht wird. Durch diese breite öffentliche Diskussion wird ein erster Schritt in Richtung Partizipation der Bürger unternommen.

Das städtebauliche System der alten europäischen Stadt soll auf die Veränderungen der Lebens- und Produktionsweisen vorbereitet werden. Die Schlagwörter „Fordismus“ und „Taylorismus“ prägen die städtebauliche Planungen in ganz Europa. Diese Begriffe umschreiben die Vergesellschaftung und Konzentration der Produktion, die Verwissenschaftlichung der Leistungs- und Verwaltungsarbeit, die sozialpolitische Einflussnahme auf Freizeitgestaltung und den motorisierten Massentransport darstellen. In dieser Epoche steht die Umwälzung des gesamten europäischen Stadtsystems bevor.

Schon 1922 erklärt Le Corbusier das Zentrum der Großstädte zum Kernproblem der Stadtentwicklung. Er setzt sich in seinen Ideen deutlich von den Leistungen der Gartenstadtbewegung ab, da deren Planungen neuer Wohnsiedlungen außerhalb der Stadt nur die Verlagerung der Problemschwerpunkte bedeuten. Die ersten Planungen Le Corbusiers beschreiben nicht die Wohn- und Verkehrsprobleme der Städte, sondern es geht ihm in erster Linie um das Problem der Verwaltungs- und Geschäftsviertel in der Innenstadt; Le Corbusiers Stadt soll ausschließlich eine Geschäftsstadt „la cité d´affaires“ werden. Wohnungen sind in der Innenstadt nicht vorgesehen, denn die Innenstadt ist das Befehlszentrum, der Sitz der Macht, der wissenschaftlichen und künstlerischen sowie industriellen Elite.

Der Plan für die Stadt der Gegenwart ist ein Plan zur Sanierung des Geschäftszentrums, deren Bewohner den Lebensstil von Geschäftsleuten haben **(Hilpert 1988, S. 116 ff.)**. Die Stadt wird dabei hierarchisch in drei Nutzungsbereiche gestaffelt, der Machthaber sitzt im Zentrum, die Hilfskräfte der städtischen Mittelschicht sitzen weiter außerhalb des Zentrums und die ganz Armen werden an den äußeren Rand der Stadt verteilt. Am äußersten Ring der Stadt ist ein breiter Freiflächenring vorgesehen, an dem sich die Gartenstädte des Stadtrandes anschließen. Diese Gartenstädte sollen keine reinen „Schlafstädte“ mit Einfamilienhäusern, sondern eine sehr verdichtete Raumstruktur aufweisen.

Le Corbusiers theoretische Studie zur Verbesserung des Stadtzentrums beruft sich auf alte Pläne von Tony Garniers „cité industrielle“, welche zum ersten Mal die Trennung von Arbeiten und Wohnen vorsehen. Im Gegensatz zu Graniers gesellschaftlichem Stadtzentrum wird Le Corbusiers Zentrum von riesigen großbetrieblichen Verwaltungsapparaten geprägt **(Abb. 2.3)**. Diese vorausgegangenen Planungsansätze sind das Vorbild für die Entwicklung der Charta von Athen und die Voraussetzungen für die Stadt der Gegenwart bzw. die funktionelle Stadt. Das Planungssystem der funktionellen Stadt ist das Ergebnis des IV. CIAM

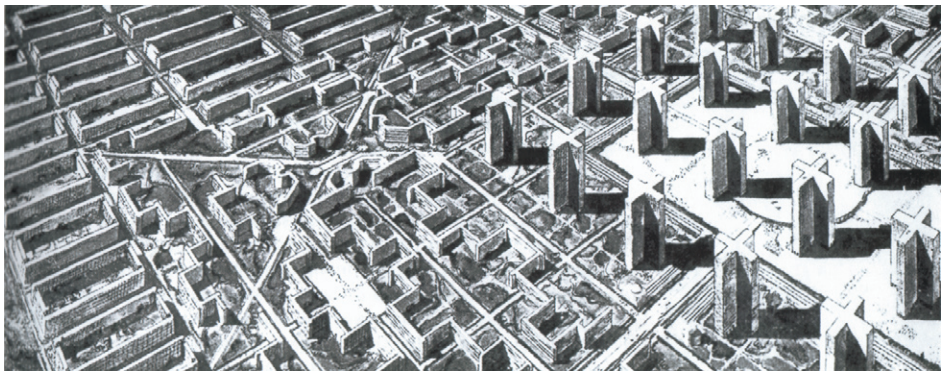


**Abb. 2.3**
Vision der Stadt der Gegenwart

Kongresses. Es sind die Feststellungen und Richtlinie des internationalen Kongresses für Neues Bauen, welcher vom 29. Juli bis zum 13. August 1933 in Athen veranstaltet wurde. Während einer Schiffsfahrt von Marseille nach Athen werden Pläne von vierunddreißig Städten aus den industriell entwickelten Regionen der ganzen Welt analysiert **(Tietz 1998, S. 66 f.)**.

Dabei steht die Stadt der alten Welt d.h. die europäische Großstadt zur Disposition. Die anderen Kontinente, außer Nordamerika, bleiben als koloniale Peripherie außerhalb der Betrachtung. Das beginnende Referat von Le Corbusier zu prinzipiellen Fragen des Städtebaus leitet die wichtige Stadtanalyse der Tagung ein: „Um einen wirklichen Einblick in die Organisation heutiger Städte und ihre allgemein bekannten Missstände zu gewinnen, wurde die Untersuchung auf einer breiten Basis geführt. Die klare Einsicht in die bestehenden Fehlentwicklungen der Städte ist der Ausgangspunkt für Vorschläge und Maßnahmen zu ihrer Behebung. [...] Das umfangreiche Vergleichsmaterial ist die Diskussionsgrundlage des IV. Kongresses. Diese Untersuchung wurde auf folgenden Grundsätzen durchgeführt. [...] Wohnen: Lage, Dichtigkeit, Entstehungsjahr und Entwicklung (Luxus-, Mittelstands-, Arbeiterviertel und Verfallswohnungen); Erholung: Grün-, Spiel- und Sportflächen, Wälder; Arbeit: Geschäftsviertel und Industriegebiete; Verkehr: Straßennetz und Verkehrsmittel und Pendlerverkehr; darüber hinaus werden Aussagen zu den einzelnen Städten über ihre historische, geographische und topographische Lage sowie ihre Bevölkerungsstruktur verfasst.“ **(Hilpert 1988, S. 186 ff.)**

Die entwickelten Feststellungen und Richtlinien der funktionellen Stadt von 1933 werden 1943 als Paragraphen mit erläuternden Kommentaren von Le Corbusier veröffentlicht, in denen er seine eigene Konzeption für die Stadt der Gegenwart noch stärker zum Ausdruck bringt.

### 2.1.2 Der Wiederaufbau in Ostdeutschland: Konkretisierung der Charta von Athen als sozialistisches Vorbild

Die 16 Grundsätze verstehen sich als eine Art Gegenmodell zu den 1933 verfassten und 1943 veröffentlichten städtebaulichen Grundsätzen der Charta von Athen, denn mit dem Leitbild der Funktionstrennung wird die historisch gewachsene Stadtstruktur einem kulturellen Stadtzentrum entgegengestellt. Diese 16 Grundsätze sind nicht wie die Charta von Athen „ein Appell der Stadtplaner und Architekten an die Regierung, sondern umgekehrt als Auftrag der Regierung an die Stadtplaner und Architekten gerichtet. Und so werden sie auch ausgeführt, als Satzung von oben nach unten“. **(Flierl 1998, S. 57 ff.)** Mit Hilfe dieser Grundsätze gelingt der Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte sowie der Aufbau neuer Städte in Ostdeutschland.

#### 2.1.2.1 Entstehung der 16 Grundsätze des Städtebaus (1950)

**Abb. 2.4**
Moskau Delegation

Die Grundlagen der Städtebaugrundsätzen werden im Frühjahr 1950 durch eine Reise einer ausgewählten Delegation nach Moskau geschaffen. Die Architekten K.W. Leucht, E. Collein, L. Bolz, W. Pisternik, W. Alder und K. Liebknecht sind die Hauptakteure der Delegation **(Abb. 2.4)**. Diese 16 Grundsätze des Städtebaues werden trotz heftiger Diskussion und massiver Kritik seitens der Architekten und Kommunalvertreter von der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik am 27. Juli 1950 beschlossen. Diese 16 Grundsätze werden aus den Aufbaugesetzen für bestimmte Aufbaustädte gebildet und stellen ein erkennbares Leitbild für den sozialistischen Wiederaufbaus der jungen DDR dar **(Durth et al. 1998 (Band II), S. 141)**. Die gesamte Darstellung der 16 Grundsätze befindet sich im Anhang der Forschungsarbeit.

In den Grundsätzen sechs bis zehn wird die Idealstruktur der sozialistischen Stadt verdeutlicht. Die Gliederung der Stadt ergibt sich aus der Lage des Zentrums und der Wohngebiete, welche durch das Verkehrsnetz gegliedert und verbunden werden **(Flierl 1998, S. 59)**. Das Stadtzentrum stellt den Kern mit großen Plätzen und breiten Alleen dar, die Funktionen des Zentrums beschränken sich auf die

Bereiche Politik und Kultur. Der Fluss bildet die architektonische Hauptachse und bündelt den aufkommenden Verkehr durch Uferstraßen. Die Funktion Verkehr dient ausschließlich der Bevölkerung und soll diese nicht durch Lärmbelastung beeinträchtigen. Ein hierarchisches Erschließungssystem mit Ringprinzipien lässt den Verkehr außerhalb des Stadtkerns und der Wohngebiete verlaufen.

Die Wohngebiete sind hierarchisch gegliedert. Der Wohnbezirk beherbergt die Infrastruktur Kultur, Versorgung und Soziales; der Wohnkomplex besteht aus mehreren Häuservierteln und einem Subzentrum, in welchem die Schulen, Kindergärten und Krippen sowie die Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs untergebracht sind. Die Häuserviertel mit Gartenanlagen und guten Wohnbedingungen, wie Licht, Luft und keine Verkehrsbelästigung, befinden sich am äußersten Rand des Wohngebietes. **(Abb. 2.5)**

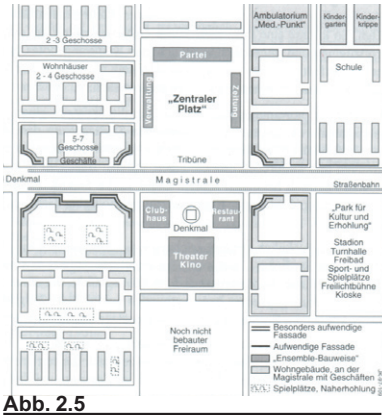



**Abb. 2.5**
Schema des sozialistischen Stadtzentrums

Das Aufbaugesetz vom 6. September 1950 erklärt die 16 Grundsätze zur Basis für die Planungen und den Aufbau der Städte. Diese von der Staatsregierung erlassenen Grundsätze, die 16 Grundsätze des Städtebaus und das Aufbaugesetz zeigen den Zentralismus, dem der Städtebau in der DDR unterworfen ist. Die Städte haben nach §1 einen hohen Stellenwert im staatlichen Gesamtsystem. Somit können Abwägungen und Abstimmungen mit anderen größeren Vorhaben und Planungen innerhalb des wirtschaftlichen Gesamtprozesses einfacher abgestimmt werden. Die übergeordnete Abstimmung und damit die Kontrolle über die Planungen in den Städten obliegen dem Minister für Aufbau. Mit der Ausweisung von Aufbaugebieten werden schon frühzeitig Grundstücke für spätere Planungen gesichert **(Häußermann et al. 1996, S. 78 ff.)**. Die gesamte Darstellung der 16 Grundsätze des Städtebaus sowie des Aufbaugesetzes befinden sich im Anhang der Arbeit.

### 2.1.3 Der Wiederaufbau in Westdeutschland: Überarbeitung der ursprünglichen Charta von Athen

1948/49 wird die Charta von Athen überarbeitet, um die vorhandenen Gegebenheiten nach dem Zweiten Weltkrieg neu darzustellen. Die wesentlichsten Punkte der überarbeiteten Fassung sind die Zustandsbeschreibungen der Städte und deren abgeleiteten Forderungen und Lehrsätze für den Städtebau. Diese sehen eine thematische Trennung nach Wohnverhältnissen, Freizeit, Arbeit und Verkehr vor **(Abb. 2.6)**. Der wesentliche Kritikpunkt im Bereich der Wohnverhältnisse ist die zu hohe Bevölkerungsdichte im historischen Kern mit ungünstigen stadthygienischen Bedingungen und unzureichenden Grünflächen für die Bewohner. Auch die zu enge Verzahnung des zunehmenden Verkehrs geht zu Lasten der Wohnbevölkerung. Die Forderung nach den besten Plätzen für die Wohnviertel, mit allen Vorteilen bezüglich der Topographie, des Klimas und der Sonneneinstrahlung ist unumgänglich.

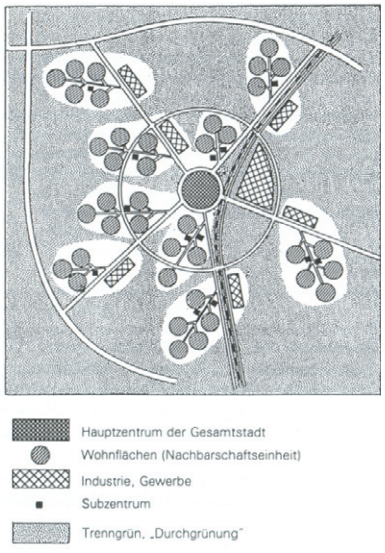



**Abb. 2.6**
Ordnung der Stadt

Da die Infrastruktur zur sinnvollen Freizeitgestaltung zu ungenügend ausgestattet ist, werden neue Grün- und Freiflächen in den Wohnquartieren benötigt. Die Arbeitsplätze sind innerhalb des Stadtgebietes verteilt, die Industrie sollte aufgrund der Wohnverträglichkeit von den Wohnvierteln getrennt werden. Die Distanz zwischen Arbeits- und Wohnplatz sollte dagegen klein gehalten werden. Die Straßennetze müssen den schnelleren Verkehrsmitteln angepasst werden. Die Verkehrslinien sind nach den Bedürfnissen der Benutzer zu dimensionieren und in Straßentypen zu klassifizieren, beispielsweise benutzt der Fußgänger andere Wege als das Auto **(Nutz 1998, S. 103 ff.)**.

#### 2.1.3.1 Die überarbeitete Charta von Athen (1948/49)

Im allgemeinen Teil der überarbeiteten Charta von Athen wird die Stadt als wirtschaftliches, soziales und politisches Gesamtsystem mit historischem Hintergrund beschrieben, wobei dieses städtebauliche Organisationssystem ständigen Veränderungen ausgesetzt ist. Dabei steht die Ordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und die Erholung an erster Stelle. Die Mittel zur Erfüllung

dieser Ordnung sind die Bodenaufteilung, die Verkehrsregelung sowie die Gesetzgebung **(Hilpert 1988, S. 105)**. Im Anschluß an den allgemeinen Teil folgen 95 Lehrsätze bzw. Paragraphen, welche die Elemente der zukünftigen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung darstellen: §§1-8 Entwicklung von Stadt und Region; §§9-29 Funktion Wohnen, §§30-40 Freizeit, §§41-50 Funktion Arbeit und §§51-64 Funktion Verkehr mit jeweils einer Situationsanalyse sowie nachfolgenden Forderungen; §§65-70 beschreibt das historische Erbgut und §§71-95 stellen die gesamten städtebaulichen Forderungen in Lehrsätzen dar **(Hilpert 1988, S. 117 ff.).**

Die Städte werden nach zeitgemäßen wissenschaftlichen Grundsätzen entwickelt, wobei die städtebaulichen Funktionen Wohnen, Arbeit, Erholungsfreizeit und Verkehr das Hauptkriterium bilden. Für jede einzelne Stadt werden dann speziell Gesetze entworfen, welche den unterschiedlichen individuellen Anforderungen der Stadt entsprechen. Dabei wird das analytische Programm für die Stadt von Spezialisten ausgearbeitet, das die natürlichen Gegebenheiten der Lage, Gesamttopographie, die wirtschaftlichen Grundlagen, die soziologischen Notwendigkeiten und die geistigen Werte verbindet. Die modernen städtischen Verkehrsnetze sollen für die optimale Abwicklung des Stadtverkehrs mit neuen Schnellverkehrsmittelsystemen und einem „rationalen“ Netz mit großen Verkehrsadern ausgestattet werden. Auch die Funktion Wohnen spielt eine große Rolle, denn die „Wohnzelle“ und ihre Beziehung zum Stadtraum, zum Arbeitsplatz und zu den für die Freizeitgestaltung bestimmten Einrichtungen ist für das städtische Gesamtgefüge besonders wichtig **(Hilpert 1988, S. 199 ff.)**. Im Gegensatz zur DDR (vergleiche 2.1.2.1) gibt es in der Bundesrepublik Deutschland 1950 keine verbindliche Einigung über ein einheitliches Aufbaugesetz. Die einzelnen Bundesländer verabschieden jeweils ihr eigenes Aufbaugesetz **(Häußermann et al. 1996, S. 78 ff)**.

### 2.1.4 Vergleich: 16 Grundsätze des Städtebaus mit der überarbeiteten Charta von Athen

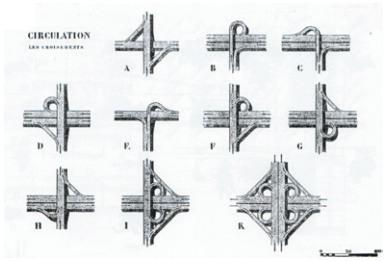



**Abb. 2.7**
Kreuzungspunkte

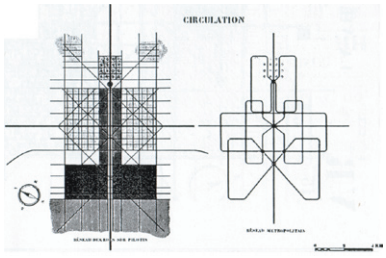



**Abb. 2.8**
Schematisches Verkehrsnetz

Das Hauptziel der beiden Grundsätze für den zukünftigen Städtebau liegt in der Trennung der Stadtfunktionen Arbeiten, Wohnen und Erholung. Der Unterschied zeigt sich in der Wichtigkeit der gewählten vierten Funktion. Für Westdeutschland ist es die Funktion Verkehr und in Ostdeutschland die Versorgung, dies wird besonders in der Gestaltung der Städte sehr deutlich. In der Deutschen Demokratischen Republik werden im Stadtzentrum große Plätze mit monumentalen Gebäuden für Administration und Kultur sowie ausgedehnte Magistralen gebaut (vergleiche 2.3.1.1), in der Bundesrepublik werden dagegen die historischen Verkehrsnetze besonders im innerstädtischen Bereich nach den neuesten Kriterien umgestaltet (vergleiche 2.3.4.1). Darüber hinaus wird in den 16 Grundsätzen des Städtebaus die Entwicklung des Stadtverkehrs insgesamt verallgemeinert, dagegen die Realisierung der unterschiedlichen Wohnquartiere genauer veranschaulicht (Entwicklung von sozialistischen Wohnkomplexen). Die überarbeitete Charta von Athen konkretisiert unterschiedliche verkehrsplanerische Ansätze für die Gestaltung der Straßenräume, z.B. die Verbesserung der Kreuzungspunkte **(Abb. 2.7)** sowie die Abfolge des Verkehrsnetzes innerhalb der Stadt **(Abb. 2.8)**. Diese Konkretisierung der verkehrlichen Planungsansätze zeigt sich auch im § 62 und §64 der überarbeiteten Charta, welche die Trennung der Verkehrsarten FUGV und MIV aufzeigt, dagegen wird im Grundsatz 8 der städtebaulichen Grundsätze nur allgemein die Entfernung des Durchgangsverkehrs aus dem Stadtzentrum beschrieben.

In der Gegenüberstellung der wichtigsten Passagen der 16 Grundsätze des Städtebaus sowie der überarbeiteten Charta von Athen wird aufgezeigt, welche Lehrsätze bzw. Grundsätze sich in städtebaulichen und verkehrlichen Gesetzen in Ost- und Westdeutschland wiederfinden.

Unterschiedliche Passagen der überarbeiteten Charta finden sich in der westdeutschen Praxis in folgenden Rechtsnormen wieder (vergleiche 2.2.2 und 2.2.4):

**Die 16 Grundsätze des Städtebaus**

a. Städtebauliche Aspekte:

**2.** „Das Ziel des Städtebaues ist die harmonische Befriedigung des menschlichen Anspruches auf *Arbeit, Wohnung, Kultur* und *Erholung*. [...]

Die Grundsätze und Methoden des Städtebaues fußen auf den natürlichen Gegebenheiten, auf den sozialen und wirtschaftlichen Grundlagen des Staates, auf den höchsten Errungenschaften von Wissenschaft, Technik und Kunst, auf den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit und auf der Verwendung der fortschrittlichen Elemente des Kulturerbes des Volkes."

**9.** „Das Antlitz der Stadt, ihre individuelle künstlerische Gestalt, wird von *Plätzen*, *Hauptstraßen* und den beherrschenden Gebäuden im Zentrum der Stadt bestimmt. Die Plätze sind die strukturelle Grundlage der Planung der Stadt und ihrer architektonischen Gesamtkomposition."

b. Verkehrsplanerische Aspekte:

**8.** „Der *Verkehr* hat der Stadt und ihrer Bevölkerung zu dienen. Er darf die Stadt nicht zerreißen und der Bevölkerung nicht hinderlich sein. [...]

Der *Durchgangsverkehr* ist aus dem Zentrum und dem zentralen Bezirk zu entfernen und außerhalb seiner Grenzen oder in einem Außenring um die Stadt zu führen. Anlagen für den Güterverkehr auf Eisenbahn und Wasserwegen sind gleichfalls dem zentralen Bezirk der Stadt fernzuhalten.

[...] Die Bestimmung der *Hauptverkehrsstraßen* muß die Geschlossenheit und die Ruhe der Wohnbezirke berücksichtigen. Bei der Bestimmung der Breite der Hauptverkehrsstraßen ist zu berücksichtigen, daß für den städtischen Verkehr nicht die Breite der Hauptverkehrsstraßen von entscheidender Bedeutung ist, sondern eine Lösung von *Straßenkreuzungen*, die den Anforderungen des Verkehrs gerecht wird."

**10.** „Das zweite Glied in der Struktur der Wohngebiete ist der Wohnkomplex, der von einer Gruppe von Häuservierteln gebildet wird, die von einem für mehrere Häuserviertel angelegten Garten, von Schulen, Kindergärten, Kinderkrippen und den täglichen Bedürfnissen der Bevölkerung dienenden Versorgungsanlagen vereinigt werden. Der *städtische Verkehr* darf innerhalb dieser Wohnkomplexe nicht zugelassen werden."

**(Durth et al. 1998 (Band I), S. 84 ff.)**

**Die überarbeitete Charta von Athen**

a. Städtebauliche Aspekte:

**§77** Der Schlüssel des Städtebaus liegt in den vier Funktionen *Wohnen, Arbeiten, sich erholen* (Freizeit, Erholung) und *sich fortbewegen* (Verkehr). Der Städtebau hat vier Aufgaben, erstens den Menschen gesunde Unterkünfte zu sichern (Licht, Luft und Sonne), zweitens natürliche Arbeitstätten zu schaffen, drittens die notwendigen Einrichtungen für eine gute Nutzung der Freizeit vorzusehen und viertens die Verbindung der verschiedenen Funktionseinrichtungen durch ein Verkehrsnetz herzustellen.

**§74** „Die Stadt muß auf geistiger und materieller Ebene die individuelle Freiheit und den Nutzen gesellschaftlichen Zusammenwirkens sicherstellen."

**§92** „Die Architektur waltet über das Geschick der Stadt. Sie ordnet die Struktur der Wohnung, [...] sie gruppiert die Wohneinheiten, [...] sie reserviert im voraus die Freiflächen, [...] sie richtet die Arbeitstätten ein, [...] sie legt das Verkehrsnetz an, das die verschiedenen Zonen in Kontakt miteinander bringt."

b. Verkehrsplanerische Aspekte:

**§58** „In zahlreichen Fällen ist das Netz der Schienenwege infolge der Ausdehnung der Stadt ein schweres Hindernis für die Stadtentwicklung (Trennwirkung) [...] es schließt Wohnviertel ab."

**§62** „Der *Fußgänger* muß andere Wege als das *Kraftfahrzeug* benutzen."

**§64** „Die großen Verkehrsströme sollen grundsätzlich durch Grünstreifen isoliert werden."

**§55** „Die Breite der *Straßen* ist ungenügend [...] es gibt keinen einheitlichen Breitentyp. Die alten Hauptstraßen [...] sind im allgemeinen zu eng."

**§54** „Die Distanzen zwischen den *Straßenkreuzungen* sind zu gering."

**§61** „Die stark belasteten *Kreuzungen* sollten durch Differenz im Höhenniveau der Straßen für den zügigen Verkehr eingerichtet werden."

**§63** „Die *Straßen* müssen nach ihrer Funktion differenziert werden: Wohnstraßen, Straßen für Spaziergänge, Durchgangs-, Hauptverkehrsstraßen."

**(Hilpert 1988, S. 145 ff.)**

- die Trennung der unterschiedlichen Stadtfunktionen (§77) werden ab 1962 in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgeschrieben;
- der §59 fordert die Nutzung von Statistiken für eine genauere Verkehrsanalyse, dies wird seit 1976 in der BRD durch den KONTIV (kontinuierliche Verkehrsbefragung) geordnet;
- die §§60 bis 64 fordern die Klassifizierung der Verkehrsstraßen, die bessere Gestaltung von Kreuzungspunkten und unterschiedliche Wege für Fußgänger und Kraftfahrzeuge. Diese werden ab 1975 in den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) geregelt.

Folgende Grundsätze der 16 Grundsätze des Städtebaus finden sich in der ostdeutschen Praxis in folgenden Rechtsnormen wieder (vergleiche 2.2.1, 2.2.3, 2.3.1 und 2.3.2):

- die Grundlagen der städtebaulichen Methoden werden auf den höchsten Errungenschaften von Wissenschaft und Technik (Grundsatz 2) aufgebaut, dies wird im Bereich der Stadtplanung durch Industrialisierung des Bauwesens (Typisierung von Gebäudeelementen) sowie im Bereich der Verkehrsplanung durch das System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV) von 1972 besonders deutlich;
- das Antlitz des Stadtzentrums wird von den Plätzen, Hauptstraßen und den beherrschenden Gebäuden bestimmt (Grundsatz 9), dies findet Ausdruck in den ostdeutschen Stadtzentren von 1950 bis 1960 durch den Bau von Magistralen und Zentralen Plätzen nach „sowjetischem“ Vorbild;
- der Grundsatz 10 beschreibt die drei Kategorien von Wohngebieten innerhalb des Stadtgefüges (Wohnbezirk, Wohnkomplex und Häuserviertel), dies wird in der städtebaulichen Praxis umgesetzt durch die Mitte der 50er Jahre entwickelten Grundsätze für den sozialistischen Wohnkomplex.
- die §§60 bis 64 fordern die Klassifizierung der Verkehrsstraßen, die bessere Gestaltung von Kreuzungspunkten und unterschiedliche Wege für Fußgänger und Kraftfahrzeuge, diese werden ab 1982/83 in der Richtlinie für Stadtstraßen (RIST) sowie in den Fachbereichsstandards (TGL) geregelt.

In der Charta von Athen wurde in den Lehrsätzen §72, §94 und §95 zum ersten Mal über die Aufhebung des Privateigentums für eine ausgewogene städtebauliche Entwicklung nachgedacht (§72: „Diese Situation (das Bild des Chaos in den Städten) enthüllt die unaufhörliche Aneinanderreihung von Privatinteressen seit dem Beginn des Maschinenzeitalters.“; §94: „ [...] die Dringlichkeit, mit allen Mitteln die Verfügbarkeit allen nutzbaren Bodens zu regeln, um die lebenswichtigen Bedürfnisse des Individuums in voller Harmonie mit den Bedürfnissen der Gesellschaft zu befriedigen.“ und §95: „Das Privatinteresse wird in Zukunft dem Interesse der Gesellschaft unterstellt.“ **(Hilpert 1988, S. 145 ff.)**.

Diese Forderung wird in der Bundesrepublik (ab 1949) durch die Aufteilung von privatem und staatlichem Eigentum der Stadt- und Gemeindeflächen geregelt. Die Straßenverkehrsflächen sind im Besitz der Stadt, daher hat die Stadtverwaltung direkten Zugriff auf diese Flächen. Hingegen verbleibt der überwiegende Teil der Baugrundstücke in privater Hand. In der Deutschen Demokratischen Republik wird 1952 der überwiegende Teil der Stadt- und Bezirksflächen durch die Verwaltungs- und Bodenreform (Aufhebung der Länder) verstaatlicht. Dadurch kann eine ausgewogene städtebauliche und verkehrliche Entwicklung erfolgen, die im Gegensatz zum föderalen System länderübergreifend stattfindet.

## 2.2 Rechtliche Grundlagen der Stadt- und Verkehrsplanung sowie deren Auswirkungen nach dem Systemwechsel (1949-89)

Das Zusammenleben von Menschen in besiedelten Bereichen, mit den daraus entstehenden Ansprüchen wie Bebauung, Nutzung, Ernährung, Bewässerung, Entsorgung, Verkehr, Gestaltung und Kommunikation sowie die daraus resultierenden Fragen führen zu unterschiedlichen Regelungen von Planung und Bau, die allgemein als Städtebau bezeichnet werden kann. Städtebau und Stadtplanung bedeuten die vorausschauende Ordnung der baulichen und sonstigen Nutzung von Grund und Boden **(Müller et al. 1999, S. 37)**. Stadtplanung (Stadtentwicklung) beinhaltet das Zusammenspiel von vielen Einzelkomponenten, die sich in dem räumlichen Bereich der Stadt – natürliche Bedingungen, Bevölkerung, Wirtschaft, Gewerbe sowie Verkehrsnetze und die Einbindung der Gemeinde in die Stadthierarchie – abspielen. Diese einzelnen Komponenten stellen ein kausales Wechselgefüge dar, in dem die Komponenten sowohl Ursache als auch Wirkung sein können. Die Verkehrsentwicklungs- und Verkehrsplanung ist ein Teil der Stadt und dadurch unmittelbar mit dem Städtebau und der Stadtentwicklung verbunden **(Müller et al. 1999, S. 213)**.

Verkehrsplanung (Verkehrsentwicklungsplanung): Der Begriff Verkehr beschreibt die Ortsveränderung von Personen, Güter, Energie, Nachrichten und Informationen durch die Überwindung von Entfernungen. „Zunehmende Arbeitsteilung, Fortschritt des Wissens und Umfang des Verkehrs bedingen einander und bilden gemeinsam eine Grundlage der Zivilisation. Der mit dem gesellschaftlichen gewachsenen und wachsenden Flächenanspruch des Verkehrs steht in seiner Größenordnung und Problematik gleichrangig neben den Flächenansprüchen für Bau- und Freiflächen.“ **(Hotzan 1997, S. 127)** „Die Wechselwirkung von Stadt- und Raumentwicklung und Verkehrsinfrastrukturen sowie Verkehr sind notwendige Geltungsbereiche einer integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung. Sie finden baulich-physischen Ausdruck einerseits in Siedlungs- und Standortmustern von Nutzungen bzw. in Stadtstrukturen und deren Veränderungen anderseits in Verkehrsnetzen und Verkehrsanlagen.“ **(Mehlhorn et al. 2001, S. 140)**

Eine ausgedehnte Diskussion über neue Stadtentwicklungskonzepte für das städtebauliche und verkehrliche Wachstum der Städte nach dem Zweiten Weltkrieg lebt durch das Fehlen von zeitgemäßen Rechtsnormen sowie allgemeingültigen Leitbildern wieder auf. Bis zur Staatsgründung der DDR gelten die Wiederaufbauverordnungen der Länder für das Regelwerk der städtebaulichen und verkehrlichen Planungen.

Nach der Gründung der DDR am 7.10.1949 werden programmatische Überlegungen für ein neues Städtebaurecht angestellt. Die wissenschaftliche Voraussetzung und theoretische Grundlage bilden die 16 Grundsätze des Städtebaus. Trotz heftiger Diskussionen und massiver Kritik seitens der Architekten und Kommunalvertreter werden die Grundsätze des Städtebaus im September 1950 rechtsgültig, deren politische Ziele bestimmen den zukünftigen Städtebau.

In den westlichen Besatzungszonen wird parallel zur rechtlichen Absicherung der Aufräumarbeiten ein einheitliches Aufbaurecht entwickelt. Ein Gesetzentwurf zum Aufbau der Gemeinden wurde im Einvernehmen mit den Ländern und dem Deutschen Städtetag fertiggestellt. Dabei werden die Bereiche Planung des Aufbaus, Ordnung des Grund und Bodens und die Ordnung der Bebauung in dem Gesetzesentwurf vorgesehen. Dabei ist die Einbindung des Wiederaufbaus in ein gesamtstädtisches Konzept von besonderer Bedeutung. Im neu definierten Aufbauplan werden über die baulichen Vorgaben hinaus ebenfalls die Belange des Verkehrs und der Wirtschaft sowie die angemessene Gestaltung des Stadtbildes vorgesehen **(Durth et al. 1988 (Band II), S. 159 ff.)**.

Noch vor der Gründung der Bundesrepublik Deutschland (BRD) wird durch die Unterstützung der amerikanischen, britischen und französischen Besatzungsmächte das Grundgesetz entwickelt und im Mai 1949 verabschiedet.

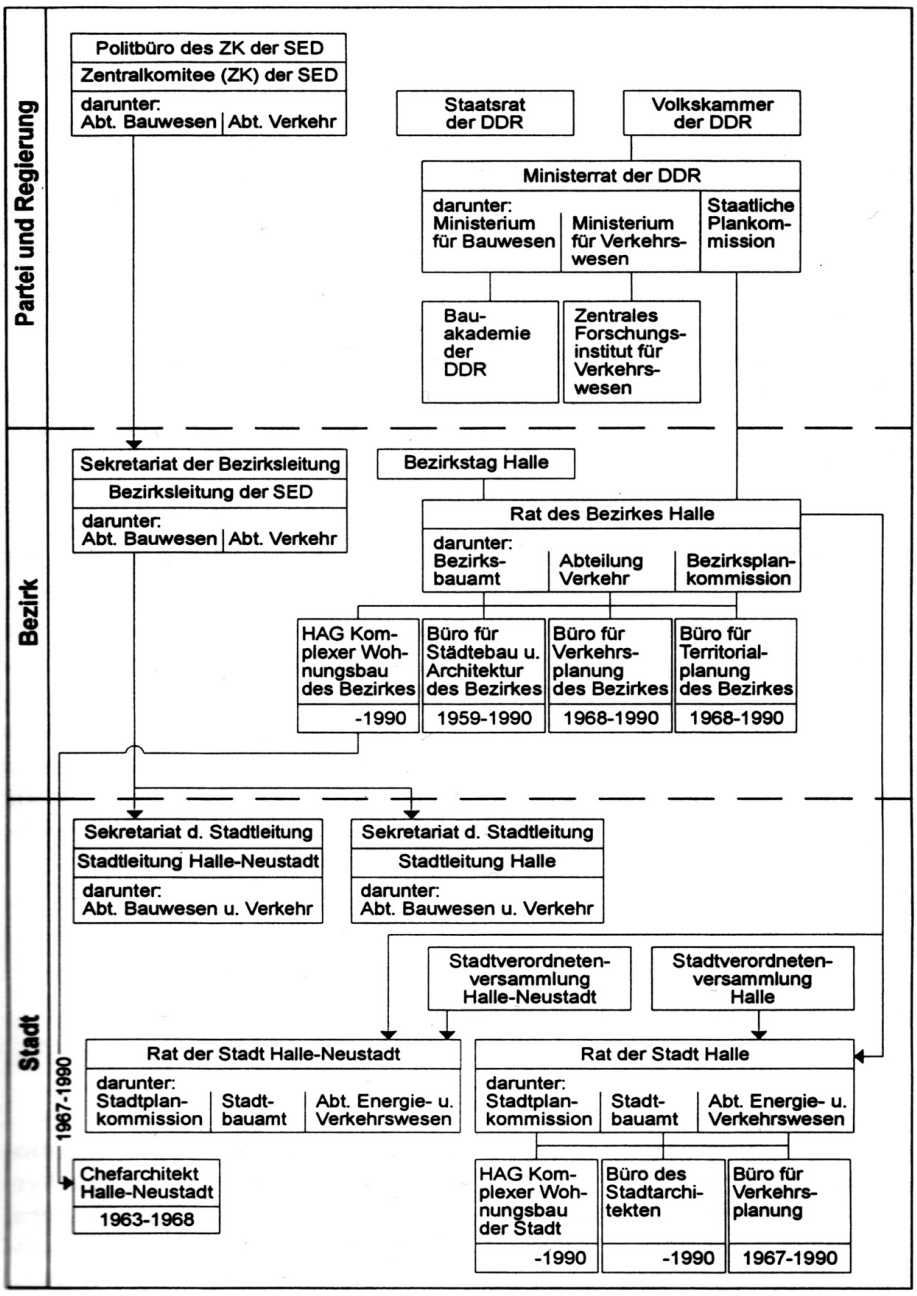
Das Grundgesetz gehört zum politischen Selbstfindungsprozess in der jungen Bundesrepublik Deutschland, vor allem die Grundrechte sollen zeigen, dass „hier ein Staat und eine Gesellschaft geschaffen werden soll, die auf einem ethischen Fundament basieren." **(Glaser et al. 1989, S. 22)** In der am 7.9.1949 gegründeten BRD wird die auf einem französischen Architektur- und Städtebaukongress überarbeitete Fassung der Charta von Athen in der französischen Besatzungszone vorgelegt und im Rahmen des Wiederaufbaus der Städte in Westdeutschland diskutiert **(Nutz 1998, S. 102)**.

Der nun folgende Abschnitt der Forschungsarbeit zeigt die allgemeinen rechtlichen Grundlagen und deren Auswirkungen in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) und in der Bundesrepublik Deutschland (BRD). In einer Gegenüberstellung wird die westdeutsche Bauleitplanung und Generalverkehrsplanung, später Verkehrsentwicklungsplanung, mit der ostdeutschen Generalbebauungs- und Generalverkehrsplanung verglichen.

### 2.2.1 Die Generalbebauungsplanung in der DDR

Die Generalbebauungs-, Generalverkehrs- und Territorialpläne werden alle gleichwertig von den Bezirken und Städten ausgearbeitet, siehe dazu den hierarchischen Überblick der politischen Organe in der DDR: **(Abb. 2.9)**

**Abb. 2.9**
Hierarchischer Überblick der politischen und staatlichen Organe von R. Hörnig am Beispiel Halle



In der Territorialplanung werden Siedlungsstrukturen zum einen in Ballungs- und Verdichtungsräume zum anderen in „ländlich-agrarisch“ strukturierte Räume eingeteilt **(Abb. 2.10)**, welche in einem „Generalschema“ separat dargestellt werden. Die Forschungsarbeit setzt sich in ihrer vergleichenden Städteanalyse mit unterschiedlichen Ballungs- und Verdichtungsräumen bzw. Groß- und Mittelstädten auseinander.

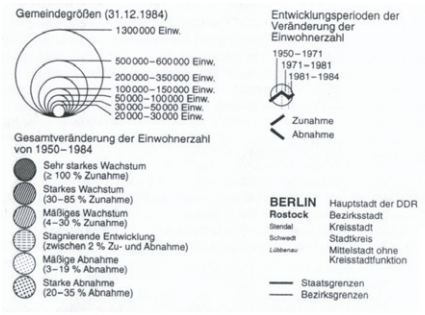
Die Territorialpläne sowie die Generalbebauungs- und Generalverkehrspläne haben aber keinen rechtsverbindlichen Charakter als Investitionen konzipierte Maßnahmen hinsichtlich der Finanzierung und Realisierung. Die Generalbebauungspläne werden von den Organen des Bauwesens, dem Bezirk-, Kreis- und Stadtbauamt erarbeitet. Sie dienen den örtlichen Organen zur Vorbereitung von Entscheidungen z.B. zur Stadtstruktur, Flächennutzung und räumlichen Organisation der Infrastruktur. Der Generalverkehrsplan wird in enger Wechselwirkung zum Generalbebauungsplan von den Organen des Verkehrswesens in den Bezirken und Städten erarbeitet. Er enthält Aufgaben zur Entwicklung des Personenbeförderungsbedarfs, der Gütertransportleistungen, der Verkehrssysteme und der Verkehrsnetze in der Stadt, der Anlagen und der Verkehrsmittel **(Lammert 1976, S. 394)**.

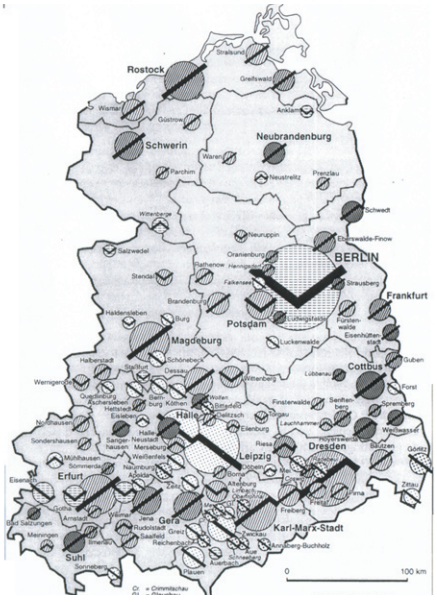
Die städtebaulichen Planungsbereiche werden durch Gliederung der einzelnen Fachgebiete in Stadtstruktur (Flächennutzung und Stadtkomposition), Wohnen, Arbeitsstätten, Verkehr und Baubedarf organisiert. Der Planungsprozess wird durch umfassende analytische Untersuchungen, erstellte Prognosen sowie durch entwickelte Entwürfe für die einzelnen Fachgebiete unterstützt. Der Umfang, Inhalt und Schwerpunkt der ostdeutschen Generalbebauungsplanung ist gemäß der örtlichen Gegebenheiten differenziert festzulegen. Der Planungsprozess ist mit dem gültigen und zukünftigen Fünfjahresplan und der Generalbebauungsplanung in Einklang zu bringen. Der Generalbebauungsplan (GBP) ist zeitlich und inhaltlich mit den langfristigen Planungen auf örtlicher und zentraler Ebene abzustimmen. „Flächennutzungspläne haben im Vergleich mit dem in der Bundesrepublik gesetzlich geregelten Planwerk lediglich in der Darstellung Ähnlichkeit, ihre Verbindlichkeit als Bestandteil der Generalbebauungspläne ist gering“ **(F. Kabus et al. 1998, S. 9)**.

Im Rahmen der Generalbebauungsplanung werden Analysen und einzelne Planungsvorschläge mit einer Fülle von Daten, Fakten, Kennziffern und Richtwerten erarbeitet, welche auf einen bestimmten Stichtag oder Zeitraum bezogen sind und in gewissen Abständen aktualisiert werden **(Körber 1980, S. 9)**. Die Hauptergebnisse der Generalbebauungsplanung, zu denen Erläuterungen, Berechnungen und Tabellen gehören, werden in folgenden Plänen dargestellt: Plan der Flächennutzung; Plan der Stadtgestaltung; Städtebauliche Entwicklungsprogramme für die städtischen Funktionen; Realisierungskonzeption für den Zeitraum der langfristigen Planung; Städtebauliche Konzeptionen für Teilgebiete. **(Lammert 1979, S. 116)**. Der Plan der Flächennutzung unterscheidet die Größe und die Planungsziele der jeweiligen Städte, die gemeinsamen Ausgangsdaten für alle Städte:

1. Fläche des Planungsgebietes
2. Stadtfunktionsflächen
3. Baugebietsflächen
   - Wohngebietsflächen
   - Mischgebietsflächen
   - Zentrumsflächen
   - Flächen gesellschaftlicher Einrichtungen
   - Industriegebietsflächen
   - Flächen landwirtschaftlicher Produktionsanlagen
   - Sonstige Baugebietsflächen
4. Erholungsflächen
5. Verkehrsflächen
6. Ertragsflächen
7. Wasserflächen
8. Sonstige Flächen **(Topfstedt et al. 1989, S. 32 f.)**

**Abb. 2.10**
Entwicklungstypen von Groß- und Mittelstädten



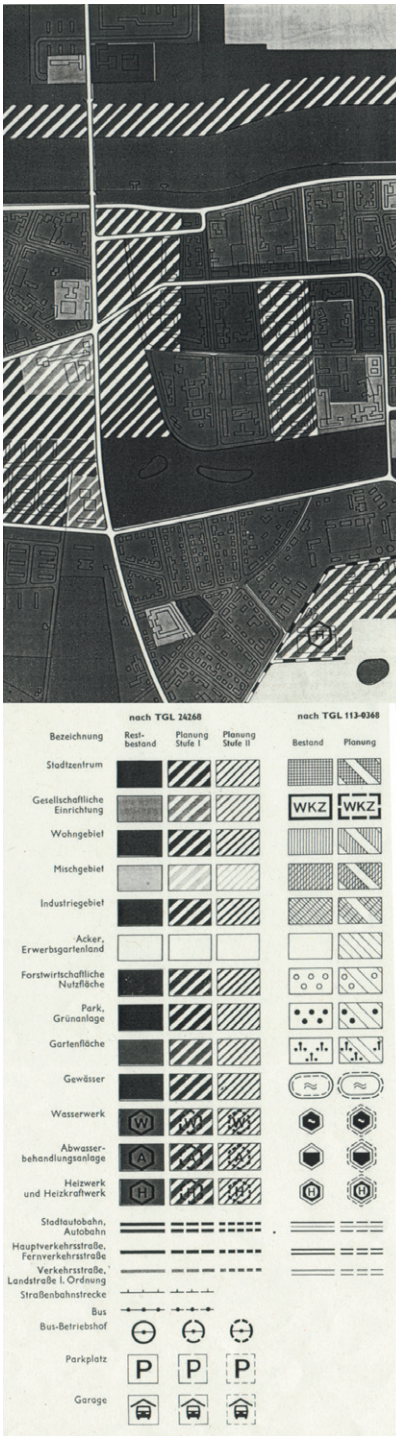



**Abb. 2.11**
Generalbebauungsplanung

Von besonderer Bedeutung ist die inhaltliche und zeitliche Koordinierung des Generalbebauungsplans **(Abb. 2.11)** mit dem Generalverkehrsplan (GVP). Grundsätzlich wird eine intensive Zusammenarbeit zwischen Stadtarchitekten und Verkehrsplanern angestrebt, um die Mängel und Qualitäten der städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung umfassend zu diskutieren **(Lammert 1979, S. 117 ff.)**.

2.2.1.1 Prozessablauf der Generalbebauungsplanung

Das Verfahren der Generalbebauungsplanung wird in sechs Arbeitsstufen gegliedert:

1. Für die Präzisierung und Neubearbeitung des GBP wird zuerst eine Aufgabenstellung ausgearbeitet und beschlossen. Dazu werden vorhandene Analysen und Planungen für das zu bearbeitende Territorium ausgewertet, um die städtebaulichen Planungsaufgaben und die gesellschaftspolitischen Zielsetzungen herauszuarbeiten. Die territoriale Gliederung zum einen in politisch administrative, zum anderen in funktionelle Bereiche bezeichnen die Bezugseinheiten des Planungsgebietes, weitere territoriale Bezugseinheiten sind die Verkehrsbezirke, Einzugsgebiete der Zentren, gesellschaftliche Einrichtungen, die Versorgungsgebiete und die Standorte für geplante städtebauliche Erweiterungen.

2. Der nächste Schritt ist die umfangreiche Bestandserfassung und Analyse, wobei die Unterlagen der Fachbereiche des örtlichen Rates, der Territorial- und Verkehrsplanung, der Betriebe und Einrichtungen im Territorium und die amtlichen Statistiken aufbereitet werden. Die Analysen umfassen die sozialdemographischen Bedingungen (Einwohnerverteilung, Wohnraumversorgung und Wohnbausubstanz), die Arbeitsstätten- und Arbeitsplatzverteilungen (Intensivierung und Rationalisierung), die Funktionstüchtigkeit und Substanz des Stadtzentrums (mit gesellschaftlichen Einrichtungen), die städtischen Freiflächen und stadtnahen Erholungsgebiete, die Verkehrsbedingungen und Verkehrsstrukturen, die technische Versorgung, die landeskulturellen und stadthygienischen Bedingungen, die Stadtgestalt sowie die Flächennutzung. Die Ergebnisse der Analysen werden für die Präzisierung der Aufgabenstellung genutzt.

3. Die Grundvarianten der städtebaulichen Entwicklung stellen die prinzipiellen Entwicklungsmöglichkeiten im Planungsgebiet in Form eines Leitbildes für einen Zeitraum von 30 bis 40 Jahren dar. Dabei werden Entwicklungsvarianten in der Größe und dem räumlichen Zuschnitt der Baugebietsflächen, der Flächennutzungsintensität (Flächennutzungsmodelle) und der Verkehrsstruktur (Verkehrsmodelle) untersucht. Diese Grundvarianten enthalten grobe Konzeptionen zur Flächennutzung, zur Verkehrsstruktur, zum System der gesellschaftlichen Zentren, zu den technischen Versorgungssystemen und zur Stadtkomposition. Für jede Grundvariante werden die möglichen Einwohnerzahlen und Flächenansprüche ausgewiesen, um daraus dann städtebauliche Maßnahmen zu ermitteln.

4. In der städtebaulichen Zielstellung werden für den Zeitraum der folgenden drei Fünfjahrespläne die Ziele und Aufgaben grob zusammengefasst, welche mit Hilfe der Generalbebauungsplanung zur Verbesserung der Stadtstruktur und zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Investitionen beiträgt. Die städtebauliche Zielstellung wird bestätigt und ist dann die Grundlage und der Maßstab für die Ausarbeitung und Bewertung der städtebaulichen Entwicklungsvarianten für die langfristige Planung.

5. Die städtebaulichen Entwicklungsvarianten sind Teil der langfristigen Planung (Zeitraum von 15 Jahren) der Städte und Bezirke, damit werden die Grundlagen für die zeitliche und räumliche Koordination der städtebaulichen Maßnahmen und der gesellschaftspolitischen Ziele gelegt. Die optimale Variante d.h. die Vorzugsvariante wird durch folgende vergleichende Bewertungen entwickelt, durch den Grad der Wohnraumverbesserung, durch die Bereitstellung günstiger Arbeitsstättenstandorte, durch die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit von Verkehrs- und technischen

Versorgungsanlagen, durch die Übereinstimmung der Entwicklungsvariante mit den Ausbauplanungen für Verkehr und technische Versorgung, durch den volkswirtschaftlichen Gesamtaufwand, durch den Investitionsverlauf in Fünfjahres-Abschnitten, durch die Übereinstimmung der städtebaulichen Entwicklung und den Entwicklungsmöglichkeiten des Bauwesens, durch die zeitgerechte Verfügbarkeit von Flächen sowie durch den Grad der Realisierung von stadtgestalterischen Konzeptionen. Zusätzlich sind für die Vorzugsvariante die Realisierungsbedingungen, die standortbezogenen Bedingungen und die Investitionsvorbereitungen für den Zeitraum der langfristigen Planung detailliert zu untersuchen. Das Ergebnis wird in der Realisierungskonzeption zusammengefasst.

*6.* Der letzte Schritt ist die Entwicklung der städtebaulichen Konzeptionen für Teilgebiete der Stadt. Diese sind in Form von unterschiedlichen Bebauungsstudien darzustellen. Dazu werden ergänzende Pläne der technischen Infrastruktur, der gesellschaftlichen Zentren und der Freiflächen hinzugefügt. Der Flächennutzungsplan ist im Maßstab 1:10.000 darzustellen, bei größeren bzw. kleineren Städten und Bezirken werden die Maßstäbe 1:5.000 oder 1:25.000 verwendet. Die detaillierten städtebaulichen Konzepte werden im Maßstab 1:1.000 oder 1:2.000 zusammengefasst. Städtebauliche Konzeptionen sind vor allem für die Umgestaltung des Stadtzentrums und der innerstädtischen Wohn- und Mischgebiete, die großen Neubauwohngebiete, die Gewerbestätten- und Industriegebiete, die Verkehrsachsen sowie die städtischen und stadtnahen Freiflächen auszuarbeiten. Mit den städtebaulichen Konzeptionen werden die Grundlinien der gesamtstädtischen Planungen in Teilgebieten umgesetzt, diese sind die Präzisierung des GBP. Eine wichtige Voraussetzung sind die städtebaulichen Konzeptionen für die Verwirklichung des GBP im Rahmen des Fünfjahresplanes und der Investitionsvorbereitung **(Lammert 1979, S. 119)** **(Abb. 2.12)**.

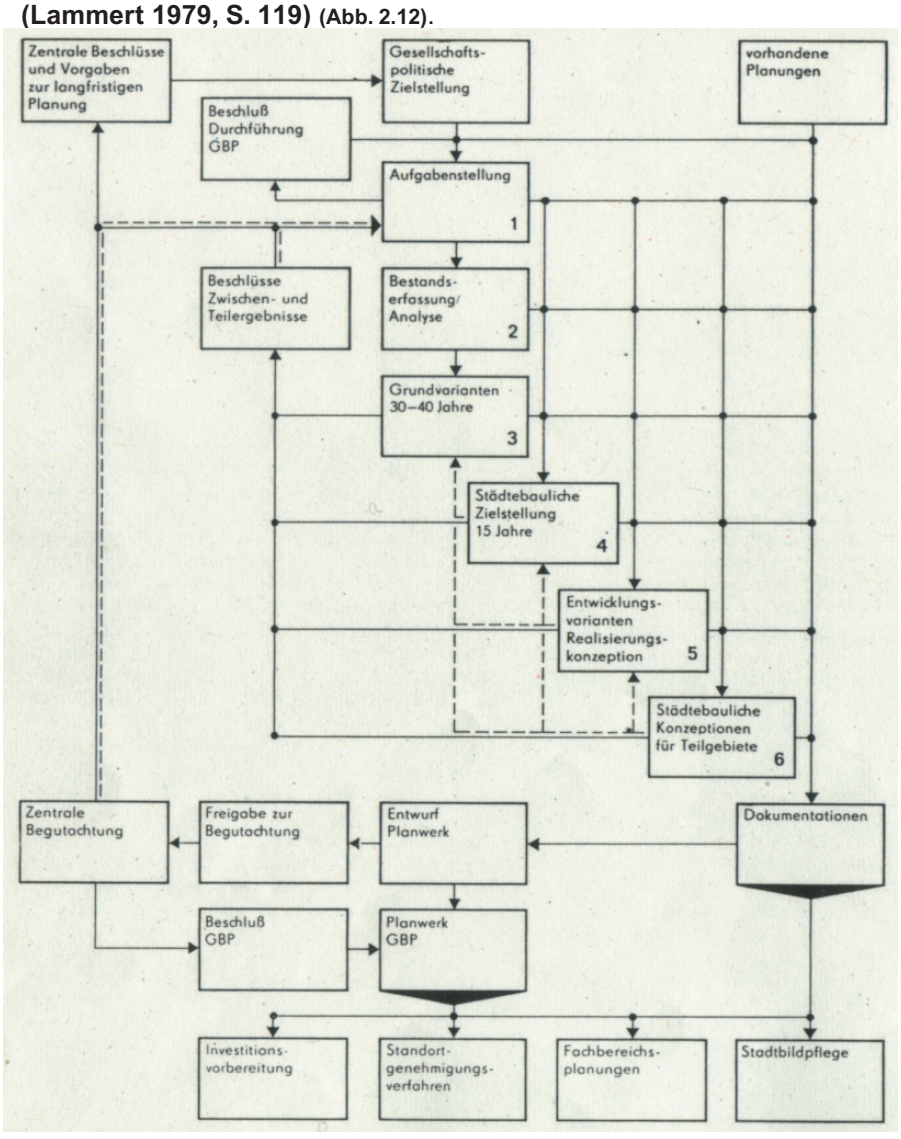


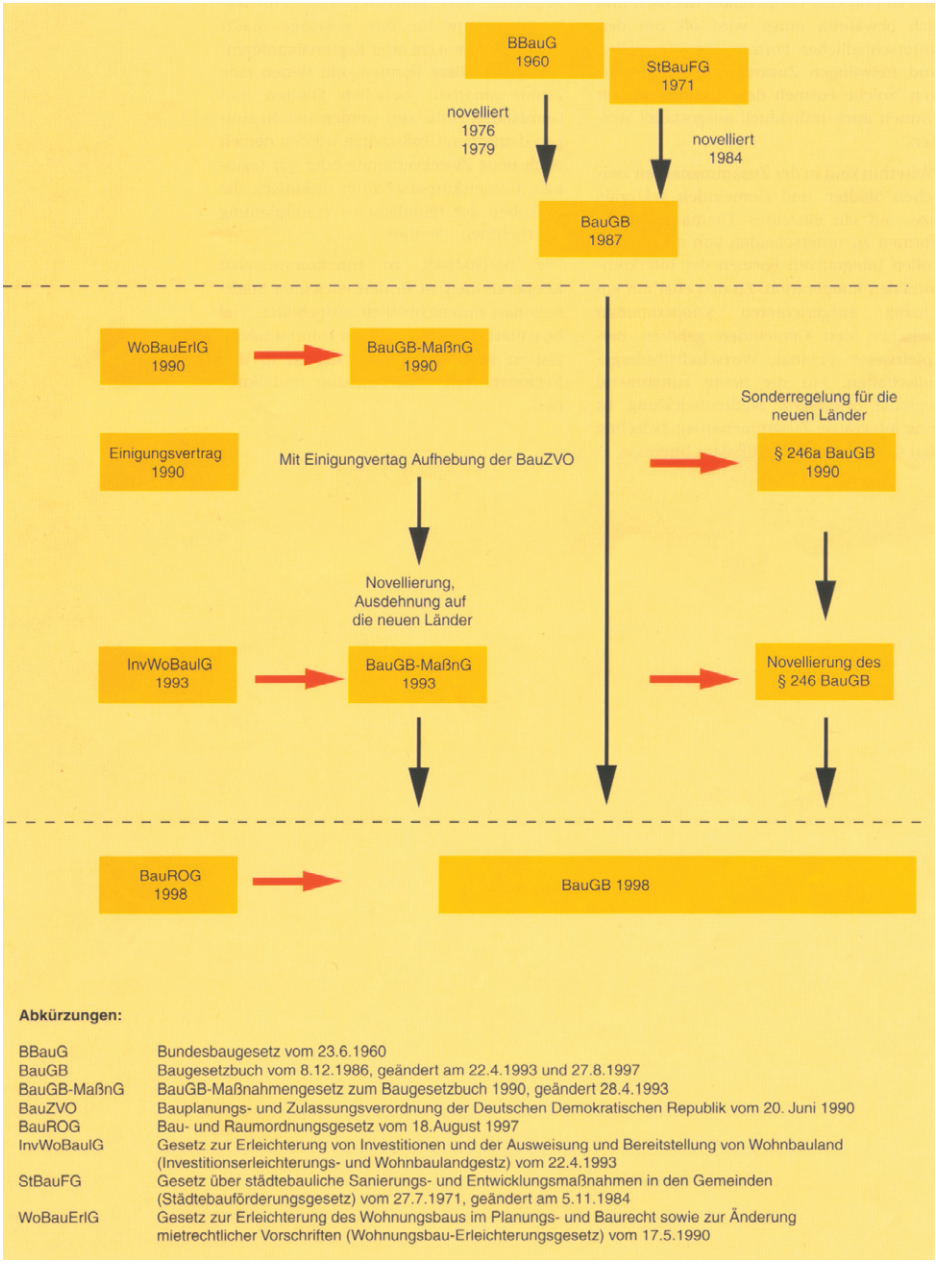

**Abb. 2.12**
Prozessablauf der Generalbebebauungsplanung

## 2.2.2 Allgemeines und besonderes Städtebaurecht in der BRD

Das städtebauliche Recht wird geregelt durch das Baugesetzbuch (BauGB). Die folgende Abbildung zeigt die Entstehung des BauGB beginnend beim Bundesbaugesetz 1960, welches die erste einheitliche Rechtsordnung der BRD darstellt. **(Abb. 2.13)**
Das Baugesetzbuch wird unterteilt in das öffentliche und private Baurecht. Das öffentliche Baurecht wird untergliedert in das Recht der Raumordnung und Landesplanung, das Fachplanungsrecht, das Bauordnungsrecht, das sonstige öffentliche Baurecht und in das Recht des Städtebaus. Das Städtebaurecht teilt sich wiederum auf in das allgemeine Städtebaurecht mit der Bauleitplanung und der Sicherung der Bauleitplanung, der Regelung der baulichen Nutzung und Entschädigung, der Bodenordnung, der Enteignung und Erschließung sowie in das besondere Städtebaurecht mit Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen, Erhaltungsgebote, Sozialpläne, Härteausgleich und der Werteermittlung.

Die Gemeinden stellen die Bauleitpläne auf, welche mit den Zielen der Raumordnung, die in der Landes- und Regionalplanung weiter konkretisiert werden, in Einklang gebracht werden. Es werden Lösungen für die bauliche und sonstige Nutzung von Grundstücken in der Gemeinde vorbereitet, welche die verschiedenen Belange berücksichtigen. Das Abwägungsgebot ist ein tragendes Element der Bauleitplanung, darin werden die öffentlichen und privaten Belange untereinander abwogen **(Söfker et al. 1998, S. 22)**.

**Abb. 2.13**
Entstehung Baugesetzbuch



2.2.2.1 Das allgemeine Städtebaurecht

„Das Baugesetzbuch verpflichtet die Kommunen, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten, wobei u.a. auch die raumordnerischen Zielsetzungen zu berücksichtigen sind. Unter dem Begriff Bauleitplanung ist die Beplanung des gesamten Gemeindegebietes zu verstehen. Instrumente der gemeindlichen Bauleitplanung“ **(Sparschuh 1998, S. 100)** sind der Flächennutzungsplan (FNP) sowie der Bebauungsplan (B-Plan). Die Bauleitplanung definiert den Flächennutzungsplan als vorbereitenden Bauleitplan und den Bebauungsplan als verbindlichen Bauleitplan. Sie regelt die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke. Bauleitpläne werden ergänzt durch die Baunutzungsverordnung (BauNVO), die Darstellung im Flächennutzungsplan erfolgt durch vier Bauflächentypen, die Darstellung im Bebauungsplans durch elf Baugebietstypen. **(Abb. 2.14)**

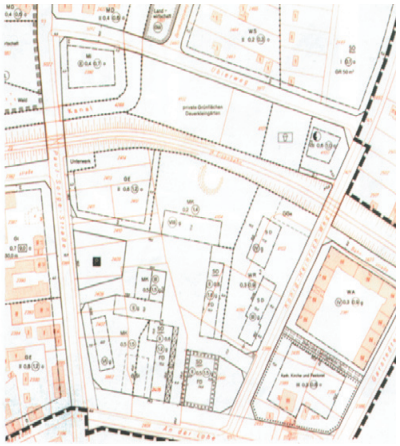


**Abb. 2.14**
Bebauungsplanvorlage

Die Planzeichenverordnung (PlanzVO) enthält die in den Bauleitplänen verwendeten Zeichen. Das Abwägungsgebot berücksichtigt die öffentlichen und privaten Belange als Partizipation der Bürger in der Bauleitplanung. Weitere Punkte in der Bauleitplanung sind die Sicherung (Veränderungssperre, Teilungsgenehmigung, Vorverkaufsrecht der Gemeinde von Gebieten mit Fremdenverkehrsfunktionen); die Zulässigkeit der Vorhaben (Zulässigkeit der Vorhaben im Zulassungsbereich eines qualifizierten Bebauungsplanes oder im Vorhaben- und Erschließungsplan §30, im Zulassungsbereich innerhalb bebauter Ortsteile §34 sowie im Außenbereich §35); die Bodenordnung mit Umlegung und Grenzregelungen; die Enteignung und Entschädigung; Erschließung und der Erschließungsbeitrag **(Söfker et al. 1998, S. 23)**.

Darstellung des Flächennutzungs- und Bebauungsplanes:

| Flächennutzungsplan | Bebauungsplan |
|---|---|
| • Maßstab 1:5.000 bis 1:10.000<br>• gesamtes Gemeindegebiet<br>• vorbereitend<br>• hoheitliche Maßnahme eigener Art<br>• Darstellung der Art der Bodennutzung in Grundzügen<br>• Pläne und Erläuterungsbericht | • Maßstab 1:500 bis 1:1.000<br>• Teil des Gemeindegebietes<br>• Verbindlich<br>• Satzung mit Außenwirkung<br>• rechtsverbindliche Festsetzung für die erforderlichen Maßnahmen<br>• Pläne und Begründung |

„Der Flächennutzungsplan (§§ 5 ff. BauGB) erstreckt sich auf das gesamte Gemeindegebiet und grenzt die verschiedenen Nutzungsarten innerhalb des Gemeindegebietes ab. Er beschreibt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung und die sich daraus ergebene Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde. Der Flächennutzungsplan entfaltet im Gegensatz zum B-Plan keine unmittelbare Auswirkung für den Bürger.“ **(Sparschuh 1998, S. 100)** D.h. der Flächennutzungsplan stellt – als vorbereitender Bauleitplan – die langfristig beabsichtigte städtebauliche Entwicklung für das gesamte Gebiet der Stadt bzw. Gemeinde in den Grundzügen dar. In ihm werden die zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen und die gewünschte Art der Bodennutzung aufgezeigt. **(Abb. 2.15)**

Der Bebauungsplan hat die „rechtliche Qualität eines materiellen Gesetzes in Form einer gemeindlichen Satzung. Der Bebauungsplan (§§ 8 ff. BauGB) enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. Die B-Pläne sind in der Regel aus dem Flächennutzungsplan“ **(Sparschuh et al. 1998, S. 100)** heraus abzuleiten. D.h. der Bebauungsplan als verbindlicher Bauleitplan wird aus dem Flächennutzungsplan heraus entwickelt, er setzt rechtskräftig die bauliche Nutzbarkeit der Grundstücke im abgegrenzten Planungsgebiet fest. Im Bebauungsplan wird die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen aufgezeigt.

„Eine wesentliche Grundlage für die Erarbeitung der Flächennutzungspläne bildet die Baunutzungsverordnung (BauNVO). Sie enthält die Beschreibung der einzelnen Baugebiete und der in diesen Gebieten zulässigen Vorhaben sowie Vorschriften

**Abb. 2.15**
Flächennutzungsplan Hannover 1980, Linden

über Art und Maß der baulichen Nutzung.“ **(Sparschuh et al. 1998, S. 101)** D.h. die Bauleitplanung wird in der Baunutzungsverordnung festgesetzt, welche das Maß der baulichen Nutzung sowie die Art der überbauten und unüberbauten Grundstücksflächen beschließt. In der Planzeichenverordnung (PlanzVO) werden die zu verwendenden Zeichen der Bauleitpläne detailliert aufgeführt **(Wiegandt et al. 2000, S. 27 ff.)**.

Darüber hinaus regelt das BauGB auch die Zulässigkeit von Vorhaben, für deren Standort kein Bauleitplan vorliegt (§§ 33, 34 und 35). Die Unterscheidung der Planungsgebiete in bebaute Ortsteile und Außenbereiche §§ 34, 35 Bau GB (§ 34: Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und § 35: Bauen im Außenbereich, Bau GB) wird vorgenommen:

„Eine wesentliche Gebietskategorie sind diejenigen Gemeindegebiete, die (zumeist historisch übernommen) im Zusammenhang bebaut sind oder noch bebaut werden, ohne dass es – abgesehen von der Anwendung bestimmter bodenrechtlicher Vorschriften – eines Bebauungsplanes bedarf. Ein beabsichtigtes Bauvorhaben kann nur genehmigt werden, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, seiner Größe und Eigenart in die nähere Umgebung einfügt, wobei die bereits vorhandene Bebauung prägendes Element ist. [...] Zum sparsamen Flächenverbrauch gehört die Schonung des Außenbereichs, also die noch nicht baulich in Anspruch genommenen Flächen, die - abgesehen von privilegierten oder begünstigten Vorhaben wie beispielsweise land- und forstwirtschaftliche Betriebe - prinzipiell nicht bebaut werden sollen. Der Außenbereich dient der überwiegend nicht-städtebaulichen Nutzung und soll ökologische Ausgleichsfunktionen erfüllen. Überwiegend handelt es sich beim Außenbereich um die freie Landschaft außerhalb der besiedelten Gebiete.” **(Wiegandt et al. 2000, S. 28)**

### 2.2.2.2 Das besondere Städtebaurecht

Das besondere Städtebaurecht wird eingeteilt in städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (sie dienen der Behebung der städtebaulichen Missstände) und Entwicklungsmaßnahmen (d.h. die Entwicklung von Ortsteilen und Gemeindeteilen nach ihrer besonderen Bedeutung), sowie in eine Erhaltungssatzung (Erhaltung von baulichen Anlagen und der Eigenart von Gebieten) und in ein städtebauliches Gebot. Diese dienen der Verwirklichung städtebaulicher, im Bebauungsplan festgehaltener Zielsetzungen, z.B. das Baugebot, Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot, Pflanzgebot, Rückbau- und Entsiegelungsgebot **(Söfker 1998, S. 24)**.

2.2.3 Entwicklung und Definition der Generalverkehrsplanung in der DDR

In den Jahren zwischen 1945 und 1960 wird eine vielschichtige Verkehrsplanung noch nicht betrieben, auch die Einflussnahme der neuen zentralen obersten Machtorgane auf die Städte ist noch relativ gering. In dieser ersten Phase der Verkehrsentwicklung werden bis 1963 hauptsächlich die Folgelasten der Kriegszerstörungen (Reparationen) überwunden. Der Berufsverkehr steht in diesen Jahren im Mittelpunkt, die hohen Anforderungen an die Verkehrsentwicklungsmaßnahmen in den zerstörten Städten können durch notdürftige Investitionen und dem insgesamt hohen Materialverschleiß jedoch nicht erfüllt werden. In dieser Zeit gibt es darüber hinaus keine Datenerhebungen für die Verkehrsentwicklungsplanung, so dass diese Phase von Improvisation geprägt ist. Bedingt durch die „Separation" Deutschlands erhalten die unterschiedlichen Verkehrsnetze (Straße/Schiene) eine Nord-Süd-Ausrichtung im Gegensatz zu der einstigen Ost-West-Ausrichtung.

Die zweite Phase bis 1971 beschreibt die komplexe Stadtverkehrsplanung. Mit Hilfe von kybernetischen Modellen wird an der Vision einer „planbaren" Mobilität gearbeitet. In der dritten Phase der Stadtverkehrsplanung tritt nach 1971 die finanzielle Zuwendung zur Verkehrsplanung hinter den Wohnungsbau zurück. Erst gegen Ende der siebziger Jahre wird der allgemeine Trend zum Individualverkehr anerkannt und zum Bestandteil der Verkehrsplanung gemacht **(Ciesla 1999, Sektionsveranstaltung)**.

Anfang der 60er Jahre vollzieht sich eine stärkere Einbeziehung des Städtebaus in die sozialistische Entwicklung der Städte, dies ist auch der Beginn der komplexen Verkehrsplanung in der DDR. Es werden erste Vernetzungsberechnungen für Städte auf der Grundlage umfangreicher Analyseerhebungen mit noch relativ einfachen Modellen (Steigerungsfaktoren, Zufalls- und Gravitationsmodelle, Routensuchprogramme) durchgeführt. Der Stadtverkehr, ein wichtiger Teil der städtischen Infrastruktur, gewinnt im Zuge der zunehmenden individuellen Motorisierung mehr an Bedeutung. Trotz der politischen Förderung des Netzausbaus im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und der Einschränkung der PKW-Produktion muss ab Ende der 60er Jahre dem Begehren der Bevölkerung „nach einem fahrbarem Untersatz nachgegeben werden." **(Retzko 1999, S. 6 f.)** Das hat zur Folge, dass in vielen Städten die Straßenbahnnetze nicht mehr ausgebaut und teilweise Streckenabschnitte stillgelegt werden. Erste Prognosen und Modelle für den aufkommenden Personenverkehr werden durch westdeutsche Methoden und Verfahren erstellt.

1966 gibt es einen Ministerratsbeschluss zur Generalverkehrsplanung. In den Städten bildeten sich daraufhin die ersten Büros für Verkehrsplanung (BfV), denen in den nachfolgenden Jahren auch der Bereich der komplexen Projektplanung übertragen wird. In diesen Büros für Verkehrsplanung werden erste Generalverkehrspläne (Prognosenpläne) entwickelt bzw. ausgearbeitet. Unterschiedliche Verkehrsprognosemodelle finden Eingang in die „sozialistische" Verkehrsplanung. Im Jahre 1967 wird ein neuer Ministerratsbeschluss gefasst, der die Weiterführung der prognostischen Arbeiten beinhaltet. Darüber hinaus führt das „Leitprogramm des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus 1967-1971", zur Anwendung moderner Methoden und Verfahren im Städtebau und in der städtischen Verkehrsplanung. Im Bereich der methodischen Verkehrsplanung sind besonders erwähnenswert die „Anordnung zur Generalverkehrsplanung" (1976), welche die wissenschaftliche Grundlagenforschung auch in den Büros für Verkehrsplanung noch verstärkt.

Nach einer umfassenden Haushaltsbefragung (1,7 Mio. Haushalte) Anfang der 70er Jahre steht ein umfangreicher Datenpool auch für verkehrsplanerische Entwicklungsmaßnahmen zur Verfügung. Diese untereinander vergleichbaren Daten ermöglichen mit Hilfe des Computers theoretisch die Vorausschätzungen des Verkehrsaufkommens der Stadt sowie die zeitliche und räumliche Verteilung zu bestimmen und zu belegen. Um die Vorausberechnungen auf ihre Richtigkeit zu überprüfen, werden alle fünf Jahre Stichprobenerhebung nach dem Prinzip eines „Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen" (SrV) in ausgewählten

Städten durchgeführt **(Saitz 1979, S. 30)**. Das SrV wird an der Technischen Universität Dresden entwickelt und 1972 erstmals in sechzehn ostdeutschen Städten eingesetzt. Das konzipierte System repräsentativer Verkehrsbefragungen ist so erfolgreich, dass in den Jahren 1977, 1982 und 1987 weitere Erhebungen durchgeführt werden, um die zukünftige verkehrliche Entwicklungsplanung erheblich zu unterstützen **(Ackermann 2000, S. 135)**. Diese Art von Verkehrsbefragung ist die Grundlage für zukünftige praktische Entscheidungen, die Ergebnisse sind die wichtigste Voraussetzung für weitreichende verkehrspolitische Entscheidungen. „Sie ermöglichen die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im gesellschaftlich erwünschten Sinne." **(Saitz 1979, S. 42)**.

Die dritte Phase der Verkehrsentwicklung beschreibt die Zeit „Rationalisierung im Verkehrswesen" durch die Knappheit an Erdöl. Die Eisenbahn gewinnt ihr altes Ansehen zurück, denn die drastisch steigenden Rohölpreise zwingen die Planer besonders im Bereich des Stadtverkehrs zu ressourcensparenden Alternativen. Es werden in einigen Städte die alten Straßenbahnnetze rekonstruiert und weiter ausgebaut. Der Bau von U-Bahnnetzen für die schnellere Personenbeförderung ist aus finanziellen Gründen nicht zu realisieren. Die Gestaltung des Verkehrswesens sieht in diesen Jahren eine Intensivierung des Massen- und Gütertransports durch umfassende sozialistische Rationalisierung im Sinne der qualitativen und quantitativen Befriedigung der volkswirtschaftlichen Verkehrsbedürfnisse vor. Der städtische Verkehr muss sich den neuen Anforderungen des Städtebaus stellen. Der Hauptschwerpunkt liegt in der verkehrlichen Entwicklung der Städte, da auf Grund des rechtskräftigen ostdeutschen Wohnungsbauprogramms die Infrastruktur stärker ausgebaut werden muss. Die industrielle Entwicklung in den Städten Leipzig, Halle, Magdeburg, Dresden und Karl-Marx-Stadt wird künftig eine stärkere Konzentration von unterschiedlichen Verkehrsmitteln aufweisen, die aus verkehrlicher Sicht berücksichtigt werden muss. Zusätzlich verlangen Ausweitungen von internationalen Beziehungen einen Ausbau leistungsfähigerer internationaler Verkehrssysteme **(Redaktioneller Beitrag 1974, S. 447 ff.)**.

Die städtische Verkehrsplanung wird Mitte der 70er Jahre politisch weiter gestärkt, denn die Generalverkehrspläne der Städte müssen nun vor ihrer Verabschiedung den zentralen Stellen zur Genehmigung vorgelegt werden. Im Bereich des Verkehrssektors werden zusätzlich neue Richtlinien für die Verkehrsberuhigung in den Städten aufgesetzt, darüber hinaus wird eine Neufassung der Anordnung zur Generalverkehrsplanung eingeleitet. Es erfolgt 1982 eine stärkere Integration der Verkehrsplanung in die überfachliche Stadtplanung, dadurch können Neuregelungen des ruhenden Verkehrs, vor allem in den neuen Wohngebieten, geschaffen werden. Dazu werden schon bestehende Richtlinien durch die „Anordnung über die Richtlinie für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs in den Städten und Gemeinden der DDR" erneuert. Diese neue Anordnung ist, nach der Bestätigung vom Politbüro, Bestandteil der geltenden „Komplexrichtlinie für die städtebauliche Planung" **(Retzko 1999, S. 13)**. Mitte der 80er Jahren verschlechtert sich der Zustand der verkehrlichen Infrastruktur durch die schwindenden Ressourcen. Das knappe Baumaterial wird fast ausschließlich für die Umsetzung des Wohnungsbauprogramms aufgebraucht. Maßnahmen der verkehrlichen Infrastruktur werden nur realisiert, wenn ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Wohnungsbauprogramm, mit dem Kohle-Energie-Programm oder mit dem Aufbau der Hauptstadt Berlin nachgewiesen wird. Darüber hinaus trägt der weiter ansteigende Individualverkehr zur Verschlechterung der städtebaulichen und verkehrlichen Bedingungen in den Städten bei. Eine wichtige Maßnahme in dieser Zeit ist die Entwicklung von Konzepten für verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten und die Neuregelung des ruhenden Verkehrs innerhalb der Stadt **(Redaktioneller Beitrag 1989, S. 278 f.)**.

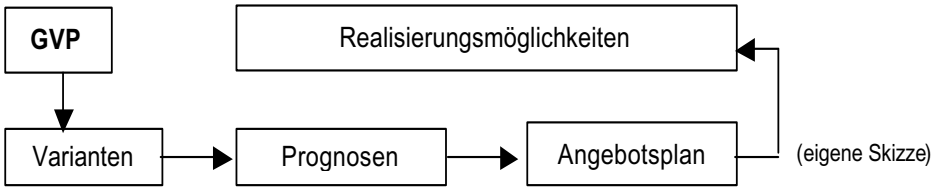
Die Generalverkehrsplanung sieht noch in den Jahren 1988/89 die Ausarbeitung und Aktualisierung von verkehrlichen Konzepten für die Hauptstadt Berlin, die einzelnen Bezirksstädte und Stadtkreise vor. Der Ausarbeitungsprozess von Generalverkehrsplänen (GVP) bzw. verkehrlichen Leitplanungen, wie auch das Wohnungsbauprogramm, sind im Jahre 1990 abzuschließen. Die Schwerpunkte der Generalverkehrsplanung in den letzten Jahren der DDR liegen in der

Standortbestimmung für verkehrsplanerische Maßnahmen im Bereich des Wohnungsneubaus, der Industrie sowie der innerstädtischen Bebauung. Größere verkehrsarme Bereiche werden geplant, welche den Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten herausleiten. In allen Städten ist die bauliche und verkehrliche Gestaltung der innerstädtischen Gebiete, einschließlich des Stadtzentrums, ein Hauptanliegen der Generalbebauungs- und Generalverkehrsplanung **(Redaktioneller Beitrag 1989, S. 118 ff.)**. „Für den Zeitraum nach 1990 müssen auf der Grundlage verschiedenartiger Ausgangsbedingungen Varianten zur einfachen und erweiterten Reproduktion der Verkehrsmittel und Verkehrsanlagen untersucht werden und die verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Konsequenzen als Entscheidungsgrundlage für die Gestaltung der zentralen und örtlichen Verkehrs- und Investitionspolitik herausgearbeitet werden." **(Wöstenfeld 1981, S. 202)**

### 3.2.3.1 Definition Generalverkehrsplan

Generalverkehrspläne sind „Dokumente der langfristigen wissenschaftlich-technischen Planung des Verkehrswesens im Territorium. Sie konzentrieren sich schwerpunktmäßig auf die Erhaltung und Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sowie auf die Arbeitsteilung im Personenverkehr und Gütertransport" **(Wöstenfeld et al. 1981, S. 201)**. Der zeitliche Rahmen eines Generalverkehrsplanes (GVP) beträgt 20 Jahre. In GVP werden die verkehrlichen Entwicklungen für die ersten fünf Jahre detailliert aufgezeigt, dagegen die nächsten fünfzehn Jahre nur schemenhaft dargestellt. Einer der wichtigsten Punkte für die zukünftige verkehrliche Entwicklung ist die Freihaltung von Flächen in den Generalverkehrsplänen (Generalbebauungsplänen). Dadurch ist gewährleistet, dass keine wichtigen verkehrlichen Trassen durch die Generalbebauungsplanung versperrt bzw. zugebaut werden. Eine gute und enge Zusammenarbeit von Stadt- und Verkehrsplanung ist hierbei von besonderer Bedeutung. Jedes Jahr wird ein Rechenschaftsbericht über die umgesetzten verkehrlichen und auch städtebaulichen Planungen abgegeben, damit die nicht realisierten Projekte wieder in den neuen Jahresplan mit eingebracht werden **(Schleife, Berlin 2000, Experteninterview)**.

Für die Ausarbeitung des Generalverkehrsplanes werden moderne Methoden und Verfahren z.B. Operationsforschung, Organisationswissenschaften, Prognostik, Systemtheorie, Netzwerktechnik und Rechentechnik angewendet, um den komplexen Prozessen in der Verkehrsentwicklung gerecht zu werden.




Die Generalverkehrsplanung setzt eine generelle Untersuchung mit unterschiedlichen Varianten, Prognosen, einen Angebotsplan sowie Realisierungsmöglichkeiten voraus. Folgende Ziele und Schwerpunktaufgaben sind in den einzelnen Generalverkehrsplänen festzusetzen:

- die vorrangige Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Berufsverkehrs zur Sicherung einer stabilen, pünktlichen und zuverlässigen Verkehrsdurchführung, die den gestellten Anforderungen gerecht wird;
- die Sicherung einer guten verkehrlichen Anbindung und Erschließung der neu entstehenden Wohngebiete;
- die Verbesserung des Verkehrsangebotes im Fernreiseverkehr bei gleichzeitiger Erhöhung der Abfertigungs- und Beförderungsqualität, um insbesondere den wachsenden Anforderungen des Touristen- und Besucherverkehrs zu entsprechen;
- die Gewährleistung eines flüssigen und sicheren Straßenverkehrs durch Weiterführung der Rekonstruktions- und Erweiterungsmaßnahmen im Straßenhauptnetz unter Berücksichtigung der zunehmenden Motorisierung **(Rabe et al. 1977, S. 365)**.

3.2.3.2 Abwicklung der Generalverkehrsplanung

Die Ausarbeitung der Vorgaben für die Generalverkehrsplanung werden stets in enger Zusammenarbeit mit der Generalbebauungsplanung entwickelt, denn die Verkehrsstruktur oder Funktionsstruktur gehört zur Stadtstruktur. Aufgaben, die von den Städtebauern und Verkehrsplanern gemeinsam zu lösen sind, sind folgende:

- die Standortwahl für den Wohnungsneubau, besonders im Hinblick auf die Nahverkehrserschließung;
- Realisierung sowie Einordnung der Netze und Anlagen des Straßenverkehrs in die baulich-räumliche Struktur der Stadt;
- die Bedarfsdeckung des ruhenden Verkehrs.

Das Ministerium für Verkehrswesen und das Ministerium für Bauwesen arbeiten bei der langfristigen Planung der Städte eng zusammen, dabei entsteht ein breiter inhaltlicher Dialog zwischen den Verkehrs- und Stadtplanern. Die wichtigsten gemeinsamen Arbeitsphasen von Generalbebauungs- und Generalverkehrsplanung und deren Ergebnisse sind

- die Erarbeitung der Aufgabenstellung;
- der Beschluss der Volksvertretung;
- die Bestandserfassung und Analyse einschließlich einer Grobprognose;
- Modellrechnungen für die Flächennutzung und die Verkehrsnetze der Zeiträume von 30 bis 40 Jahren, Erarbeitung einer Angebotsplanung als städtebauliche Grundvariante, Bestätigung vom Rat als Arbeitsgrundlage;
- Ausarbeitung einer verkehrspolitischen Zielstellung (VZP) für den Zeitraum von 15 Jahren;
- Bewertung von Vorzugsvarianten und deren mögliche Auswirkung auf die materiellen und finanziellen Fonds und auf die Flächennutzung;
- Realisierungsmöglichkeiten, Rang- und Reihenfolge der Maßnahmen;
- Gemeinsame Beschlussfassung von GBP und GVP durch die örtliche Volksvertretung;
- Fertigstellung der Planwerke GBP und GVP.

„Die Koordinierung der Arbeiten am Generalbebauungs- und Generalverkehrsplan erfolgt im Rahmen der langfristigen Planung zwischen den beteiligten Planungsbüros des Städtebaus und des Verkehrs hinsichtlich des zeitlichen Ablaufes der Arbeiten; der Übergabe von Analysen, Schlußfolgerungen und Zwischenergebnissen sowie gemeinsamen Vorgaben; der inhaltlichen und zeitlichen Abstimmung gemeinsamer Vorlagen an die örtlichen Räte; die ständige Übermittlung neuer Erkenntnisse und des Informationsaustauschs über herangereifte Probleme einschließlich der Durchführung gemeinsamer Beratung.“ **(Lammert 1976, S.394)** **(Abb. 2.16).**

„Im Prozeßablauf der Generalverkehrsplanung ist die Phase der Erarbeitung der verkehrspolitischen Zielstellungen (VPZ) von entscheidender Bedeutung. Grundlage der VPZ sind die gesellschaftspolitische Zielstellung und zentrale verkehrspolitische Orientierung. Die VPZ enthält die konkreten Ziele zur Entwicklung und Verbesserung des Verkehrs in der Stadt sowie detaillierte, quantifizierte und stadtspezifische Orientierungen, Abschätzungen über Realisierungsbedingungen, die als Richtschnur für die Ausarbeitung der GVP dienen.“ **(Rabe et al. 1977, S. 363 ff.).**
Vorrangig werden mit Hilfe von Verkehrsmodellen verkehrliche Prognosen für Städte, städtische Teilgebiete und größere Planungsregionen aufgestellt. Zu den Methoden der regionalen und städtischen Generalverkehrsplanung gehören Richtlinien zu Inhalten der Prozessabläufe sowie Kennziffern für die Kosten-Nutzen-Analyse. Planungen zur Veränderung der Infrastruktur werden in Flächennutzungsplänen oder Planungskataster eingetragen, um eine gewisse Flächensicherung für verkehrliche Entwicklungen zu erreichen **(F. Kabus et al. 1998, S. 8 ff.).**

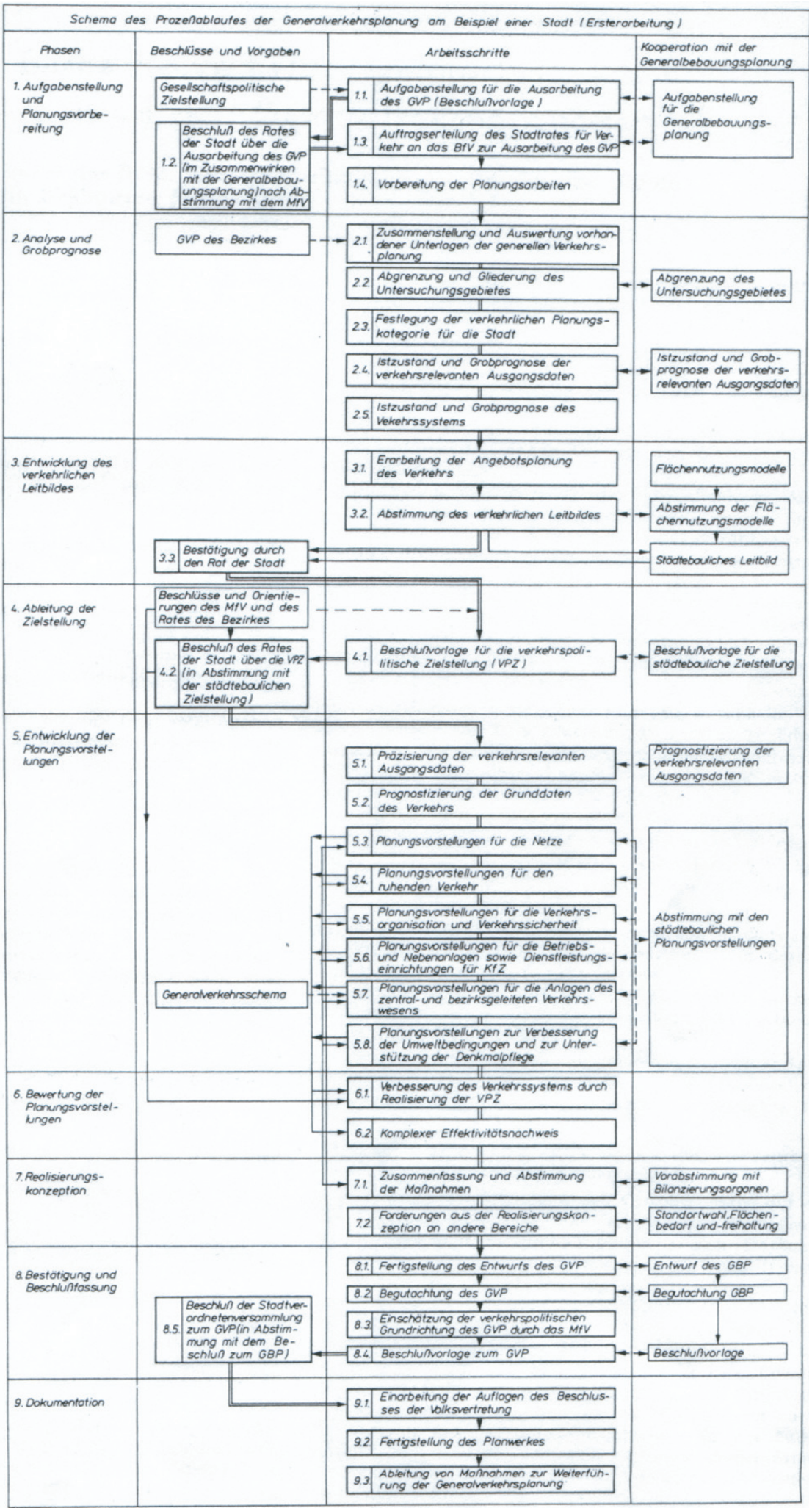



**Abb.2.16**
Schema GVP

### 2.2.4 Entwicklung der Generalverkehrsplanung, später Gesamtverkehrsplanung in der BRD

Die Zeit des Wiederaufbaus Westdeutschlands (1945 bis 1960/65) wird geprägt durch die ansteigende individuelle Motorisierung und die verstärkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Es entstehen Mitte der 50er Jahre erste Stadtrandsiedlungen mit Geschoßwohnungsbau und Einfamilienhausbau. Die Ziele der Verkehrsplanung beziehen sich auf Funktionsfähigkeit, Leistungsfähigkeit, Flüssigkeit sowie Verkehrssicherheit, vor allem im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Der allgemeine verkehrsplanerische und verkehrstechnische Grundsatz ist die Trennung der einzelnen Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV). Die unterschiedlichen Veränderungen des Verkehrsgeschehens – Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung, Wegedistanz und Verkehrsmittelwahl – fordern verkehrliche Maßnahmen z.B. den Ausbau der Straßennetze für den zukünftigen MIV-Bedarf. Zwangsläufig werden Fahrflächen ausgeweitet und die übrigen Flächen im Straßenraum verringert, es entstehen überdimensionierte Straßenverkehrsanlagen.

Bedingt durch das Wirtschaftswachstum werden in den Jahren 1960 bis 1970/75 Planungen zur uneingeschränkten Förderung des MIV und der dazu notwendigen Verkehrsanlagen entwickelt. Es entstehen die ersten Problembereiche in der Innenstadt durch den Berufsverkehr sowie dem innerstädtischen Einkaufsverkehr. Die Suburbanisierung sowie die räumliche Entmischung der städtischen Funktionen und Nutzungen hat Hochkonjunktur. Durch den Benutzungstrend des privaten Pkws werden Entwicklungen für die flächenhafte Erschließung der größeren Stadtgebiete am Stadtrand mit Hilfe des öffentlichen Personennahverkehrs stark eingeschränkt. Trotz ÖPNV freundlicher Planung – Verdichtung von Flächennutzungen entlang der leistungsfähigen ÖPNV-Linien – orientieren sich Planungen für neue Siedlungsstrukturen mehr an der Nutzung des privaten Pkws. Auch die schlechtere Erreichbarkeit der Bushaltestellen sowie der U- und S-Bahnhaltestellen der Straßen- und Stadtbahnen unterstützt die Stadtentwicklung zugunsten des MIV erheblich. Neue Handlungskonzepte zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sollen attraktive Konkurrenzangebote zum privaten PKW schaffen. Der verkehrsplanerische Ansatz verfolgt den Anspruch die Verkehrsangebote und die Verkehrslenkung im Sinne eines „stadtverträglichen Verkehrs“ vorzunehmen.

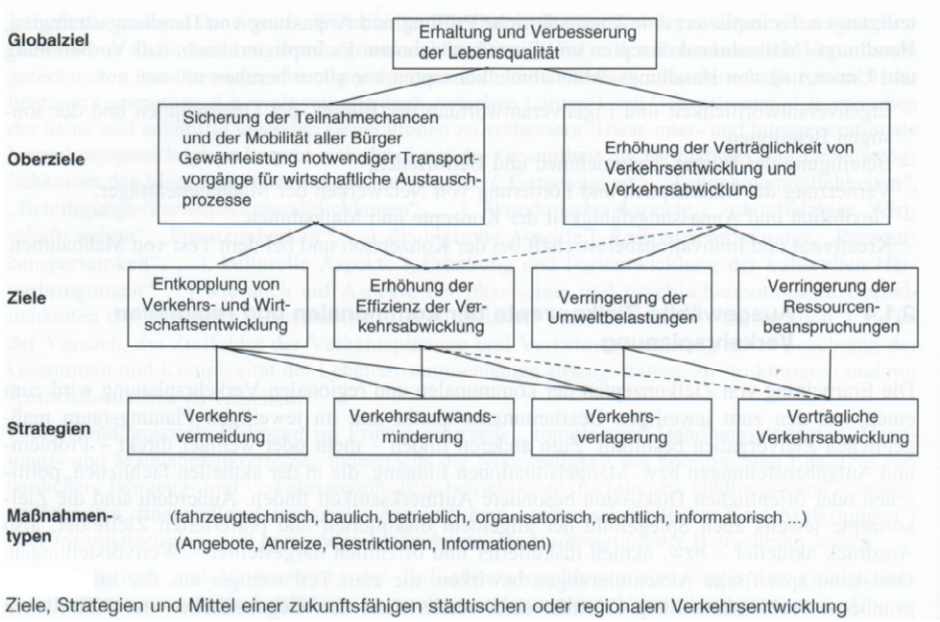
Die Verkehrsplanung erfährt eine Kursänderung zugunsten des ÖPNV in den Verdichtungsräumen durch die neue Bundesverkehrspolitik Mitte der 70er Jahre. Nun soll auch der Fußverkehr und Radverkehr stärker in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Das neue Leitbild ist nunmehr der „stadtgerechte Verkehr“, es wird nach quantitativer Erfüllung der Mobilität zusätzlich der Forderung der Umweltverträglichkeit nachgekommen. In der verkehrsplanerischen Maßnahme hat sich der Ablauf des Kraftfahrzeugverkehrs in Zukunft unterzuordnen.

Mit den zunehmend erkennbaren Problemen in den Innenstädten sowie in den Stadtquartieren und Wohngebieten aus der Gründerzeit beginnt 1970 bis 1980/85 die Phase der Stadterhaltung und Stadterneuerung. Die neuen städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen verfolgen die Erhaltung der Wohnumfeldqualitäten, Verringerung der Umfeld- und Umweltbelastung (Unfälle, Flächenanspruch, Lärm- und Schadstoffemissionen), Erhaltung der Urbanität **(Mehlhorn et al. 2001, S. 144 f.)**. Das verkehrliche Leitbild der 70er und 80er Jahre verfolgt Maßnahmen des „ortsgerechten“ Straßenbaus. In der Verkehrsplanung werden Konzepte für eine umfassende Verkehrsberuhigung für die oben genannten Stadtquartiere entwickelt. Planerisch umgesetzt wird das Konzept der Verkehrsberuhigung durch den Bau von Schwellen, Einbuchtungen und Aufpflasterung in Straßenzügen der Sammel- und Anliegerstraßen. Durch diese verkehrlichen Gestaltungselemente wird eine extreme Verlangsamung der Kraftfahrzeugfahrten erzeugt.

Die städtebaulichen Vorstellungen zur Innenentwicklung in den Städten mit stärkerer Mischung der unterschiedlichen Nutzungen bei gleichzeitiger Umfeldverbesserung von Stadtteilen geben Anlass, die Planungen im Bereich des städtischen Verkehrs zu ändern. Durch die Umorientierung Anfang der 80er Jahre entsteht zum ersten Mal ein ökologisch orientiertes verkehrsplanerisches Leitbild, der stadtverträgliche Verkehr, weg vom Kraftfahrzeug hin zum öffentlichen Personennahverkehr sowie zum Fußverkehr und Radverkehr **(Häußermann et al. 1996, S. 204 ff.)**. In dieser Phase der Stadtökologie (1980/85 bis 1995) werden im Bereich der Verkehrsplanung die Verkehrsangebote und

Verkehrslenkungen im Sinne des stadt- und umweltverträglichen Verkehrs umgesetzt. „Ziele und Beurteilungsaspekte wie Ressourcenverbrauch und Ressourcenschutz, Stadtklima und Kleinklima, Gesundheitsschutz, Aufenthaltsmöglichkeiten in Stadt- und Straßenräumen sowie städtisches Leben und Urbanität treten in den Vordergrund. **(Abb. 2.17)** Seit Beginn der 90er Jahre dominieren Handlungsstrategien der Verkehrsvermeidung, Verkehrsaufwandsminderung, Verkehrsverlagerung auf stadtverträgliche Verkehrsmittel sowie stadtverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs“ **(Mehlhorn et al. 2001, S. 145)** die städtische Verkehrsplanung.

**Abb.2.17**
Zukunftsfähige Verkehrsentwicklung



Ziele, Strategien und Mittel einer zukunftsfähigen städtischen oder regionalen Verkehrsentwicklung

2.2.4.1 Definition des General- und Gesamtverkehrsplanes

Die Aufstellung eines General- bzw. Gesamtverkehrsplanes ist nicht vergleichbar mit einer auf ein Ziel ausgerichteten Planung, sondern es handelt sich um einen Planungsprozess mit ständigen Rückkopplungen und zahlreichen Zielkonflikten **(Linckh et al. 1981, S. 177)**.

In den ersten Generalverkehrsplänen (seit 1938) werden Straßennetze auf prognostizierte Verkehrsmengen aufgebaut. Dabei wird die Bedarfsabdeckung mit absehbarer Bevölkerungsentwicklung, Einwohnerzahlen, Beschäftigungszahlen, Mobilität und Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur der Zukunft vorausgesetzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg besteht die Generalverkehrsplanung in den 50er Jahren aus analytischen Untersuchungen, deren Ergebnisse in zahlreichen Tabellen und grafischen Darstellungen veranschaulicht werden. Die Prognose und die daraus resultierenden Planungsmaßnahmen gehören zu einer umfangreichen sowie inhaltsreichen Verkehrsanalyse. Überwiegend beinhalten die Generalverkehrspläne in diesen Jahren den fließenden Kraftfahrzeugverkehr mit dem Ziel, das Straßenetz zu entwickeln und zu dimensionieren. Parkraumuntersuchungen und Untersuchungen über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden nachträglich durchgeführt. Der erste richtungsweisende Generalverkehrsplan wurde in der Stadt Osnabrück im Jahre 1956 aufgestellt.

In den nachfolgenden Jahren entstehen Gesetze zur Verbesserung der Verkehrs-verhältnisse, welche wesentliche Finanzhilfen des Bundes den Gemeinden gewährt, z.B. das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Die städtische Verkehrsplanung setzt auf eine „verkehrsgerechte Stadt“ in der die Art, das Maß und die Verteilung der Flächennutzung einerseits und die Verkehrserfordernisse und Verkehrsbedürfnisse andererseits sowie speziell die Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt werden. Mitte der 60er Jahre setzt die städtische und regionale Verkehrsplanung auf methodische und verfahrenstechnische Vorgehensweisen, wie die Anwendung von Verkehrsberechnungsmodellen (Verkehrserzeugung, Verkehrsziel-, Verkehrsmittel- und Verkehrswegewahl), welche nun durch verkehrsrelevante Daten

(Flächennutzungsdaten) mit Hilfe des Computers errechnet werden können. Im Jahre 1969 entsteht durch die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (heute: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) das Merkblatt Generalverkehrspläne der Gemeinden, welches das erste technische Regelwerk der städtischen und regionalen Verkehrsplanung und eine Grundlage für die Erarbeitung städtischer Generalverkehrspläne ist **(Retzko 1999, S. 2 ff.)**.

1975 wird die Generalverkehrsplanung in Generalentwicklungsplanung (Gesamtverkehrsplanung) umgenannt. Die ehemalige Generalverkehrsplanung wird noch besonders aus der Sicht des motorisierten Individualverkehrs bestimmt. Im Gegensatz dazu wird nun in der Generalentwicklungsplanung die minimale und maximale Entwicklung mit berücksichtigt. Die Betrachtung ist jetzt flächenorientiert und beschreibt alle unterschiedlichen Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, RAD und FUG). Beide Planungseinheiten haben gemeinsam die Analyse-, Prognose-, Varianten- und Empfehlungsphase sowie eine umfassende Empfehlung von zukünftigen Maßnahmen **(Harder, Hannover 1995, Vorlesung Verkehrsplanung)**. Weitere neue Aufgabenfelder der siebziger Jahre sind ökologische Untersuchungen, Straßenraumgestaltung und Straßenraumumgestaltung aber auch vor allem die Wirtschaftlichkeitsberechnungen. Diese Berechnungen zeichnen sich im Vorfeld durch eine Kosten-Nutzen-Untersuchung aus. In dieser Zeit benennt sich die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen in Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) um. Im Jahre 1979 erscheinen durch die FGSV die neuen Methoden der Generalverkehrsplanung als „Rahmenrichtlinien für die Generalverkehrsplanung (RaRi GVP)“, welche das Merkblatt für Generalverkehrspläne (M GVP) von 1969 ersetzt **(Retzko 1999, S. 5 ff.)**. Mitte der 70er Jahre wird ein Verkehrsbefragungssystem – das Gegenstück zum ostdeutschen SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) – vom Bundesministerium für Verkehr in Auftrag gegeben. Das Verkehrsbefragungssystem mit dem Namen KONTIV (Kontinuierliche Verkehrsbefragungen) soll, wie schon das vorher angewendete SrV in der DDR, eine zuverlässige Datengrundlage für kompetente Planungs- und Investitionsgrundlagen auf allen Ebenen bieten. 1976 kommt das KONTIV zum ersten Mal in Westdeutschland zur Anwendung. Weitere Befragungsdurchgänge folgen in den Jahren 1982 und 1989, diese schriftlich-postalischen Haushaltsbefragungen nach dem KONTIV Prinzip bringen vergleichbare Ergebnisse für wichtige Kennziffern der Alltagsmobilität **(Ackermann 2000, S. 135)**.

#### 2.2.4.2 Prozessablauf der Gesamtverkehrsplanung

Auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung wird dem Flächennutzungsplan der Verkehrentwicklungsplan (VEP) und auf der Ebene des verbindlichen Bauleitplanes dem Bebauungsplan der Detailverkehrsplan (DVP) zugeordnet, wobei der DVP aus der vorhergehenden Verkehrsuntersuchung heraus entwickelt wird. Der Generalverkehrsplan und später Gesamtverkehrsplan (GVP) ist eine Konzeption zur Beurteilung der vorhandenen und zukünftig erwarteten Verkehrsentwicklung. Dabei werden die unterschiedlichen Verkehrsarten, der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Personennahverkehr, der Fußgänger- und Radverkehr, unter Einbeziehung aller Verkehrssysteme berücksichtigt. Der Gesamtverkehrsplan ist ein Teil der ganzheitlichen Landes-, Regional- und Stadtplanung für bebaute und unbebaute Gebiete. Die gesetzlichen Regelungen in der Verkehrsplanung werden festgelegt im Bundesfernstraßengesetz, Landstraßengesetz, Fernstraßengesetz durch die Straßenverkehrsordnung und die Zulassungsverordnung. Das Fernstraßengesetz (FStrG) wird auf der Ebene des Flächennutzungsplanes durch Linienbestimmungen und auf der Ebene des Bebauungsplanes durch die Planfeststellung dargestellt. Verkehrliche Festlegungen werden zusätzlich in der Regionalplanung durch regional bedeutsame Verkehrslinien und in der Bauleitplanung durch allgemeine und konkrete öffentliche Verkehrsflächen frühzeitig aufgezeigt **(Meusebach et al. 1994, S. 77 ff.)**.

„Verkehrsplanung hat die Aufgabe, die Verkehrsentwicklung im jeweiligen Planungsraum unter Betrachtung multidimensionaler Zielkonzepte zu beeinflussen und zu gestalten. Dies betrifft Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistungen, räumliche und zeitliche Verkehrsverteilung, Verkehrsmittelwahl und Verkehrsmitteleinsatz, Verkehrsabwicklung und vor allem Verkehrsauswirkungen. Verkehrsplanung hat somit die Aufgabe, einen – vorhandenen oder zukünftig zu erwartenden – mängelbehafteten Zustand in einen

angestrebten zielkonformen Zustand zu überführen. [...] Im Prozeß der Verkehrsplanung ist in der Phase der Problemanalyse somit ein Zielkonzept als geordnete und strukturierte Gesamtheit der zu verfolgenden Ziele zu erarbeiten. Dies gilt unabhängig von der Aufgabenstellung (Gesamtverkehrsplanung bis zu standortbezogenen Einzelmaßnahmen) und von der jeweiligen Planungsebene (Bund, Land, Region, Stadt, Stadtteil, Einzelanlage)." **(Mehlhorn et al. 2001, S. 139)** (Abb. 2.18 )

Die Problemanalyse umfasst die Bereiche der Feststellung von Mängeln, der Erarbeitung von Leitlinien und Zielvorstellungen sowie die Analyse des Zustandes. Alle Aufgabenkreise sind wechselseitig und rückkoppelnd miteinander verbunden und werden darüber hinaus im Prinzip parallel bearbeitet. „Die Erarbeitung von Leitlinien und Zielkonzepten dient der Beschreibung von Sollzuständen [...] für jedes Planungskonzept sind Zielvorstellungen konkret und umfassend anzugeben, um Beurteilungen und Abwägungen der mutmaßlichen Wirkungen von Maßnahmen oder Handlungsprogrammen zu ermöglichen." **(Mehlhorn et al. 2001, S. 140)** Die Ziele sind zu unterscheiden in verbindliche Ziele (Zielvorgaben) und konzeptionelle Ziele (Zielsetzungen). Die Zielvorgaben weisen ein hohes Abstraktionsniveau auf und werden an konkrete Planungssituationen angepasst. Die Zielsetzungen als konzeptionelle Ziele sind dagegen in einem zurückgehenden „Prozeß der Benennung, Konkretisierung, Prüfung, Modifikation und Festlegung auszuarbeiten." **(Mehlhorn et al. 2001, S. 141 f.)** Ziele der Verkehrsplanung können sich auf soziale Aspekte, ökonomische Effekte, ökologische Wirkungen, kulturelle Sachfelder sowie auf Aspekte der physischen und der psychisch-emotionalen Befindlichkeiten von Menschen beziehen .

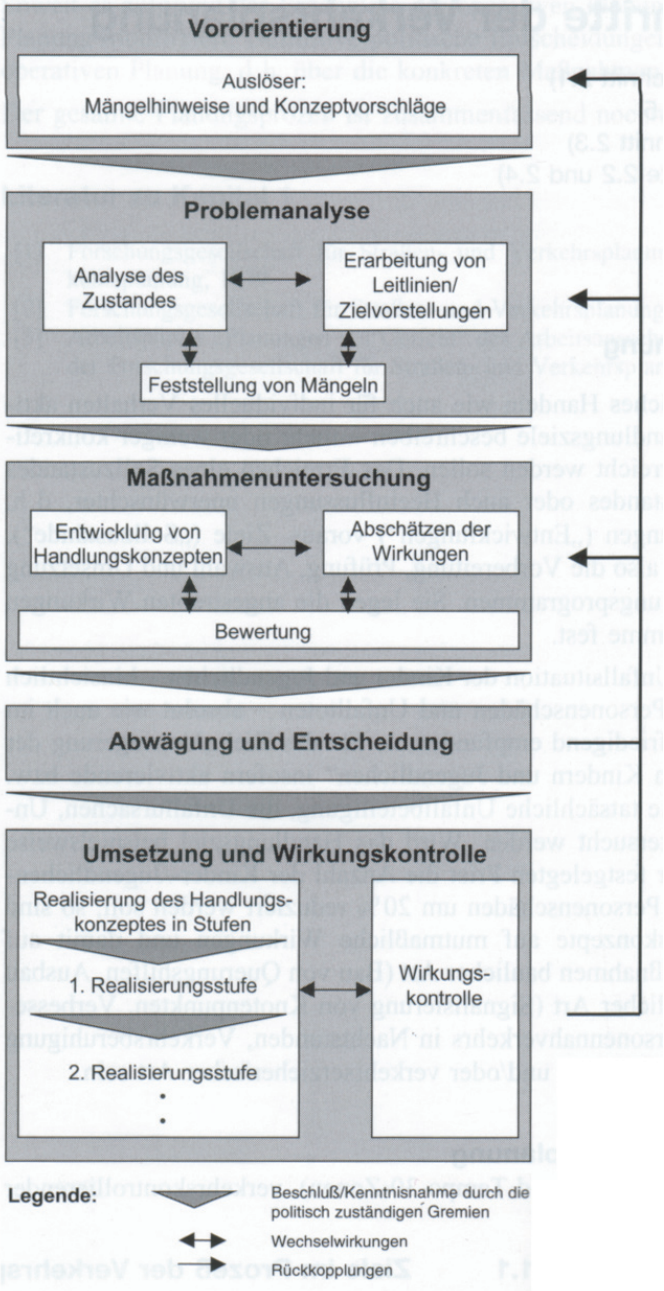
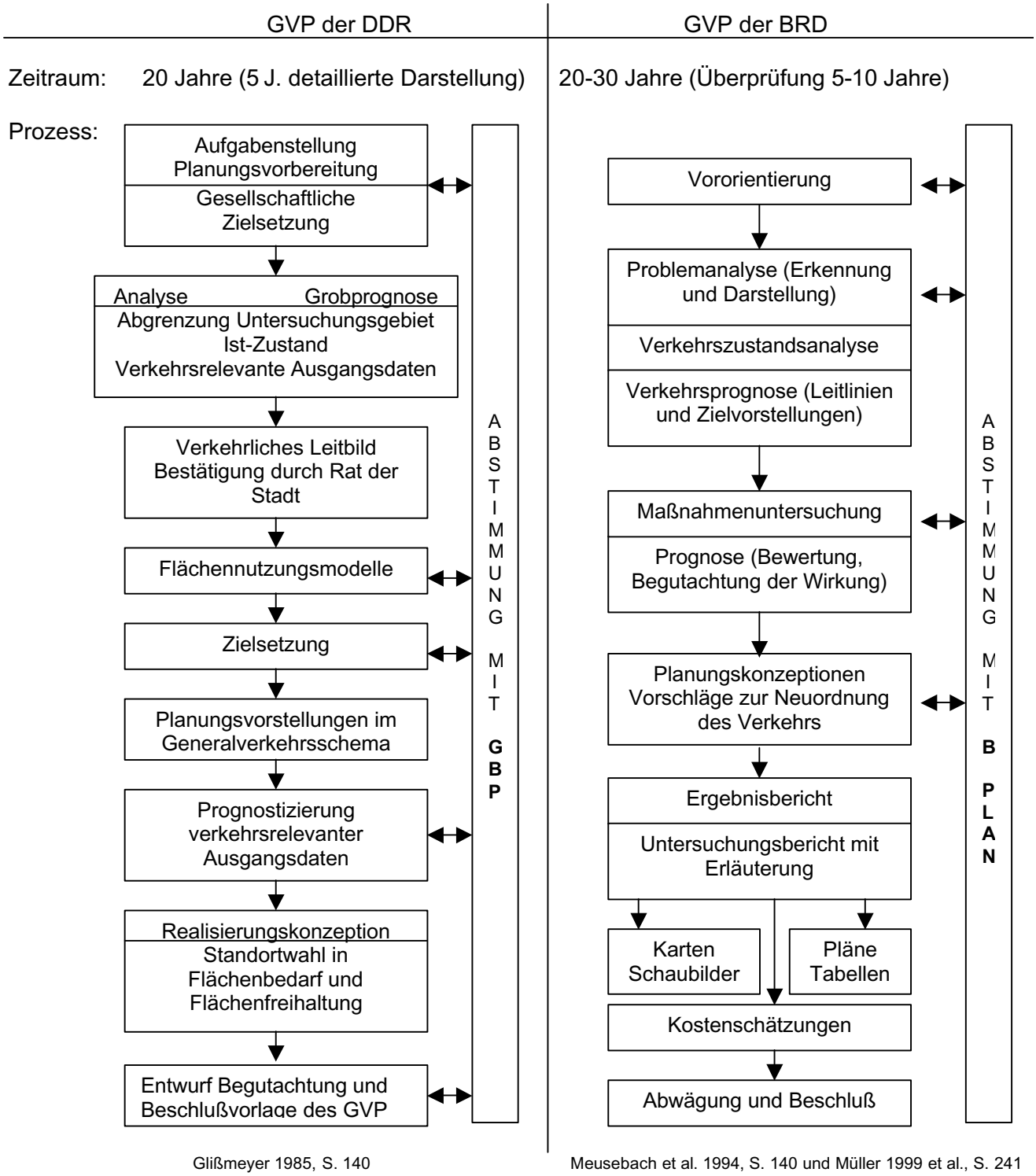



**Abb. 2.18**
Prozess der Verkehrsplanung

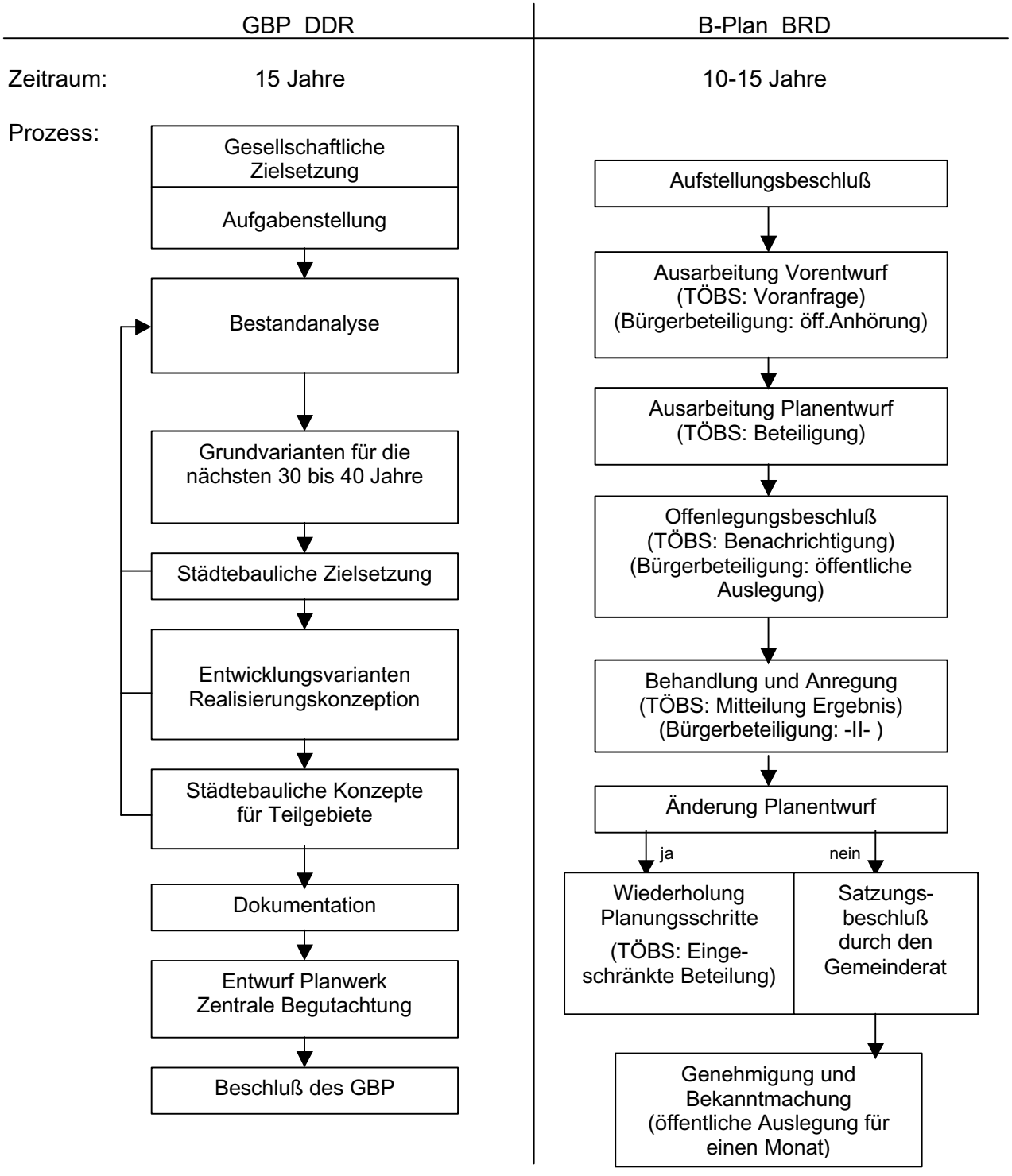
## 2.2.5 Überblick der Entstehung von ost- und westdeutschen GBP/FNP und GVP




Glißmeyer 1985, S. 140

Meusebach et al. 1994, S. 140 und Müller 1999 et al., S. 241

**Abb.2.19**
Entwicklung GVP




Lammert 1979, S. 118

Müller et al. 1999, S.192

**Abb.2.20**
Entwicklung GBP

## 2.3 Darstellung der am Planungsprozess beteiligten ost- und westdeutschen Leitbilder (1949-1989)

Städtebauliche und verkehrliche Leitbilder haben einen besonderen Einfluss auf die Stadtentwicklung, sie beschreiben die zukünftige Entwicklung von Städten und Gemeinden. Ein Leitbild verdeutlicht ein Ziel, vermittelt eine Richtung bzw. Orientierung, es hat also eine prägende und gestaltende Funktion. Leitbilder sind nicht nur aufgestellte Programme, sondern sie verdeutlichen darüber hinaus auch eine Vision. Zur Ermittlung eines Leitbildes werden Analysen, Varianten und Prognosen entwickelt, welche die Stärken und Schwächen berücksichtigen **(Apel et al. 1995, S. 44)**.

Der in der Forschungsarbeit verwendete Begriff Leitbild bedeutet eine für einen bestimmten Zeitabschnitt gegenwärtige wissenschaftlich und politisch orientierte Zielvorstellung. Es ist wichtig eine zeitliche Abgrenzung der unterschiedlichen ost- und westdeutschen Leitbilder in Dekaden festzusetzen, um deren geschichtliche Hintergründe zu manifestieren. Die dargestellten Zeitabschnitte ergeben sich aus der vorhanden Sekundärliteratur von Barth, Becker, Durth, Flierl, Hoscislawski, Juckel, Nutz und Schätzke. Leitbilder bzw. Zielvorstellungen haben jedoch in Ost- und Westdeutschland unterschiedliche Funktionen erfüllt, denn sie waren verschiedenen Einflüssen ausgesetzt, welche nachfolgend beschrieben werden.

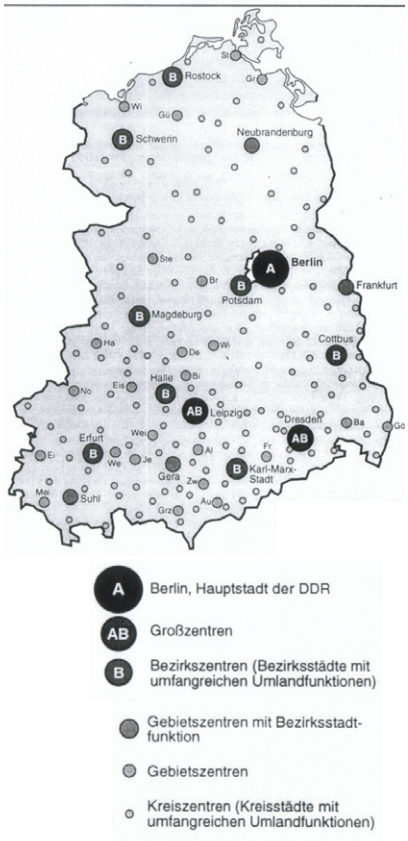



**Abb. 2.21**
Bezirke und Kreise der DDR

### 2.3.1 Städtebauliche Leitbilder in der DDR

Die Stadtentwicklung in Ostdeutschland wird geprägt durch politische Personen (Exponenten), was sich in den Begriffen Stalin Ära (bis 1953), Ulbricht Ära (in den 50er und 60er Jahren) sowie die Honecker Ära (in den 70er und 80er Jahren) widerspiegelt. Mit der „Anordnung zur Durchführung der Architekturkontrolle“ von 1953 ist der Städtebau dem Staat unterworfen, der Bauherr ist das Zentralkomitee (ZK) der SED. Nach dem Leitbild der sozialistischen Architektur und des sozialistischen Städtebaus werden in der Anfangsphase Aufmarschplätze, neue Städte und der sozialistische Wohnkomplex geplant und gebaut. Die Wende im Bauwesen durch die Umstellung der Bauproduktion auf industrielle Bauverfahren bestimmt die Ära Ulbrichts. Durch die Typisierung und Montagebauweise werden in kürzester Zeit Gebäude nach sozialistischem Anspruch entwickelt und realisiert. Trotz dieser schnellen Bauweise kann der Wohnungsnotstand nicht beseitigt werden. Dadurch wird zu Beginn der Honecker Ära ein neues Wohnungsbauprogramm verabschiedet, welches bis 1990 rechtskräftig und prägend für den gesamten Städtebau ist **(Voigt 1987, S. 15)**.

Mit Hilfe der 16 Grundsätze des Städtebaus und des Aufbaugesetzes können die kriegszerstörten Städte wiederaufgebaut und neue Städte errichtet werden. Die wichtigsten Zentren (Bezirke und Kreise) der DDR werden in folgender Abbildung dargestellt **(Abb. 2.21)**.

**Abb. 2.22**
Berlin, Stalinallee

**Abb. 2.23**
Leipzig, Ringbebauung

#### 2.3.1.1 Umgestaltung zerstörter Stadtzentren: Magistrale und Zentraler Platz (1950-60)

Für die städtebauliche Entwicklung gehört die sozialistische Erneuerung und der Wiederaufbau zu den wichtigsten Aufgaben der Regierung und der örtlichen Organe. Die rechtliche Grundlage liefert das Gesetzt über den Aufbau der zerstörten Städte (Aufbaugesetz) sowie die 16 Grundsätze des Städtebaus. Damit ist die rechtliche Grundlage für die planmäßige Gestaltung und Umgestaltung der Städte geschaffen. Die städtebauliche Entwicklung wird zu Beginn der 50er Jahren vor allem auf den Neubau zentraler innerstädtischer Bereiche gerichtet. Dazu gehören monumentale Gebäude, Zentrale Plätze und Alleen wie die Stalinallee in Berlin, die Ring-Bebauung in Leipzig, die „mächtige“ Bebauung am Alten Markt in Magdeburg, am Altmarkt in Dresden sowie in der Langen Straße in Rostock **(G. Kabus et al. 1990, S. 51)**. **(Abb. 2.22-2.-25)**

Von besonderer Bedeutung für die innerstädtische Entwicklung ist der Bau von Magistralen (Hauptmagistralen) und Zentralen Plätzen (Aufmarsch- und Paradeplatz für Demonstrationen) direkt im Zentrum der Stadt. Die Stadtmitte avanciert zum Macht- und Kulturzentrum und entwickelt sich zur staatlichen

Institution der Städte und Bezirke. Der Zentrale Platz wird dabei umrandet vom Rathaus, der Magistrale sowie von Bauten, die das wirtschaftliche, politische und kulturelle Leben betonen. Durch die monumentalen Gebäude der Verwaltung und Kultur wird die Stadtmitte zur neuen „Stadtkrone". Die Stadtmitte als Stadtkrone im traditionellen Sinn ist nach Bruno Taut ein architektonisches Sinnbild menschlicher Gemeinschaft, mit kulturellen Gebäuden wie Oper, Theater, Konzertsaal, Kino sowie Klub-, Spiel- und Leseräumen **(Flierl 1998, S. 64)**.

**Abb. 2.24**
Magdeburg, Alter Markt

Die Magistrale der Stadt führt unmittelbar zum Zentralen Platz, an der Magistrale sowie am Platz befinden sich außer den öffentlichen Gebäuden mit politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Einrichtungen auch repräsentative Wohngebäude mit Geschäften im Erdgeschossbereich. Der Zentrale Platz ist in erster Linie ein Aufmarsch- und Paradeplatz (Demonstrationsplatz), auf dem politische Großveranstaltungen stattfinden können. Für die Benutzung ist entscheidend, dass der Demonstrationsplatz für zwei unterschiedliche Kundgebungen verwendet werden kann, zum einen für die Standdemonstrationen, welche eine bestimmte Größe des Platzes erfordern, zum anderen für die Fließdemonstrationen, die unterschiedliche An- und Abmarschstraßen benötigen und in die städtebauliche Konzeption der innerstädtischen Struktur mit eingearbeitet werden müssen **(Durth 1998 et al. (Band I), S. 72 ff.)**.

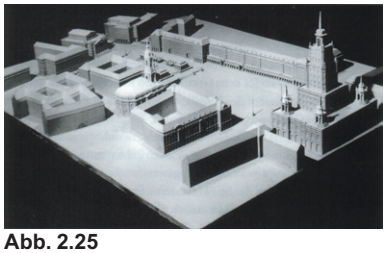


**Abb. 2.25**
Dresden, Altmarkt

In den neu geschaffenen Stadtzentren der kriegszerstörten Aufbaustädte (Berlin, Leipzig, Dresden, Magdeburg, Karl-Marx-Stadt und Rostock) ist reichlich Platz für politische Aufmärsche und Feste, denn das Zentrum ist das Ziel der politischen Demonstrationen. Das Maß für das Zentrum ist der zu Fuß gehende Mensch sowie der politische Mensch und seine Marschgeschwindigkeit. Der in einem modernen Kraftwagen durch die Stadt geleitete Reisende ist hierbei nebensächlich **(Bolz et al. 1951, S. 45)**.

2.3.1.2 Aufbau der Industrie: Neue sozialistische Städte (1952-60)

In kleineren Städten kommt es Mitte der 50er Jahre im Zusammenhang mit dem Aufbaugesetz sowie dem Wiederaufbau der Industrie zu umfangreichen städtischen Erneuerungen. Die wichtigsten Planstädte in dieser Zeit sind Stalinstadt, später Eisenhüttenstadt (1952), Hoyerswerda (1957) und Schwedt an der Oder (1959).

Die Neugründung von Stalinstadt geschieht aufgrund eines Parteibeschlusses der SED „als Wohnstadt zum neuen Eisenhüttenwerk und sollte nach dem Willen der Planer die erste sozialistische Stadt" **(Beier et al. 1997, S. 11)** der DDR werden. Dem vorausgegangen ist die Gründung eines Industriekomplexes nach staatlichem Beschluss, da der ausgewählte Standort eine metallurgische Basis für die DDR darstellt. Die Entwicklung von Stalinstadt als erste sozialistische Stadt der DDR ist für den Städtebau von besonderer Bedeutung, denn die rasche Entstehung verweist auf das bestehende Gesellschaftssystem, welches mit den propagierten Idealen in politischer, wirtschaftlicher, städtebaulicher, architektonischer und kultureller Hinsicht verknüpft ist.

Diese Modellstadt integriert die neu entstehende Industrieanlage, das Eisenhüttenwerk, mit in die eigenständige Wohnstadt, dabei werden die städtebaulichen Tendenzen dieser Jahre besonders deutlich. Die Stadt besteht aus vier Wohnkomplexen, welche die kleinsten städtebaulichen Planungseinheiten darstellen. In den einzelnen Wohnkomplexen ist eine weiträumige offene Blockrandbebauung mit großen Wohnhöfen vorgesehen. Die Planung sieht im I. Wohnkomplex 6.400 EW, im II. und III. Wohnkomplex 6.900 EW und im IV. Wohnkomplex 5.400 EW vor. **(Abb. 2.26)**

**Abb. 2.26**
Stadtbebauungsplan, Eisenhüttenstadt

Die Wohnstadt Stalinstadt ist stark durchgrünt, durch das doppelt angelegte Wegenetz können die Zentralen Plätze und Straßen gut erreicht werden. Die Ausstattung der Wohngebiete mit öffentlichen Versorgungseinrichtungen beleben die verschiedenen Teile der Stadt. Das Verkehrsnetz ist an alte Vorstellungen angelehnt, es sind in den städtischen Straßen gemischte Verkehrsformen und Nutzungen geplant, wobei die Gebäude sich zu den Straßen orientieren. Das Zentrum der Stadt wird durch einen großen Platz und öffentliche Gebäude,

wie das Kulturhaus, das Rathaus und der Magistrale am Werktor definiert. Ebenso sind der Zentrale Platz und die Leninallee von 1959 im Stadtzentrum die wichtigsten sozialistischen Merkmale der Planstadt. Insgesamt zeigt der städtebauliche Plan einen durchgängig großzügig angelegten städtischen Raum. Stalinstadt ist eine Industriestadt, welche den funktionalen Anspruch einer industriellen Gründung entspricht sowie die kulturellen und verwaltenden Anforderungen erfüllt **(May 1999, S. 145 ff.)**.

Über die erste sozialistische Stadt der DDR kann zusammengefasst gesagt werden: „In Stalinstadt wirkten die sogenannten sechzehn Grundsätze des Städtebaus, in denen die Hauptfunktionen Arbeit, Wohnen, Erholung und Bildung und als bedienende Funktion Verkehr genannt sind, und - nach sowjetischem Vorbild [...] - der Hauptbezug der neuen Stadt zum Werk [...] so daß die ganze Siedlung nicht von Anfang an eine Werkssiedlung des Konzernherren war, sondern das war unsere Stadt, weil es unser Werk war.“ **(May et al. 1999, S. 441 ff.)**

**Abb. 2.27**
Hoyerswerda, Bebauungsplan

Nach dem Ministerratbeschluss von 1955 wird Hoyerswerda der neue Standort für eine weitere sozialistische Planstadt. Hoyerswerda, die zweite sozialistische Stadt der DDR, wird ebenfalls um einen wichtigen Industriestandort (Braunkohlekombinat) herum geplant und gebaut. Diese Stadt soll dem „Inhalt nach sozialistisch und der Form nach national sein.“ **(Durth et al. 1998 (Band I), S. 532 ff.)** Das Augenmerk der Planer liegt bei der Verbesserung der Planungen von Stalinstadt, später Eisenhüttenstadt. Denn im Gegensatz zum dominanten Zentralen Platz mit monumentalen Gebäuden soll Hoyerswerda mit einem Zentrum ausgestattet werden, welches in Grün eingebettet wird. Die Stadt wird für 32.000 EW ausgelegt und zeichnet sich durch seine funktionale Gliederung der einzelnen Struktureinheiten besonders aus. **(Abb. 2.27)**

Die Neustadt wird nach den neuesten technischen Erkenntnissen angelegt, was sich auch in dem neuen stark differenzierten Straßensystem zeigt. Hoyerswerda, die Neustadt, wird durch zwei Verkehrsbänder mit der Altstadt verbunden. Dazwischen liegt das flächige Zentrum der Stadt in Grün eingebettet. Die Stadt erhält ein weitmaschiges klar geordnetes Netz von Verkehrsstraßen, diese Hauptstraßen und die geplanten acht Wohnkomplexe gliedern die Stadt in verschiedene Stadtteile. Das neue Stadtzentrum mit Verwaltungszentrum und Magistrale wird zu 60% in industrialisierter Großplattenbauweise entstehen. Im Schwerpunkt der Neustadt liegt das Verwaltungs-, Kultur- und Einkaufszentrum und gruppiert sich um den Zentralen Platz und die Magistrale .

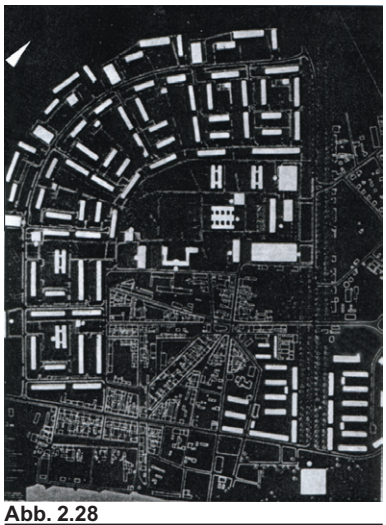


**Abb. 2.28**
Schwedt, Wohnkomplexe

Das gelungene Grundkonzept der zweiten sozialistischen Stadt der DDR ist auch über die Landesgrenzen hinaus von besonderer Bedeutung, dies wird durch ein westdeutsches Statement bestätigt. Nach Ulrich Conrads besitzt Hoyerswerda ein gutes Wohnklima und die Rücksichten auf den Menschen im Mittelpunkt des Planens **(Durth et al. 1998 (Band I), S. 533 ff.)**.

Diese neuen Planstädte werden nach einem bestimmten Stadttyp entwickelt. Dieser Stadttyp zeichnet sich durch einen Komplex von Siedlungseinheiten in der Umgebung einer industriellen Großinvestition aus. Ein weiteres Beispiel dafür ist die Stadt Schwedt (Oder), dieser Standort weist ähnliche Gegebenheiten wie die vorher entstandenen sozialistischen Städte Stalinstadt und Hoyerswerda auf.

Das neue Schwedt (Oder) entsteht am Ende einer Erdölleitung. Die städtebaulichen Planungen stehen in Verbindung mit der Errichtung von zwei Industriebetrieben **(Abb. 2.28)**, einem Papierkombinat und einem petrochemischen Kombinat. Dieses neue Industriezentrum liegt in einem schwach entwickelten Landwirtschaftsgebiet und soll nach politischen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Planungen bis 1980 auf 60.000 EW anwachsen **(Goldzamt 1985, S. 68)**.

2.3.1.3 Der sozialistische Wohnkomplex (1955-75)

Der Begriff des Wohnkomplexes wird aus sowjetischen Planungserfahrungen abgeleitet und in die Städtebaugrundsätze der DDR von 1950 mit integriert. Dabei übernimmt der Wohnkomplex als Nachbarschaftseinheit die „Bemessung der Einwohnerzahl nach dem Einzugsbereich von Schulen als funktionelle Grundlage, gleichzeitig wird eine Bezugnahme auf die Stadt bzw. die Einbindung der Wohnquartiere in jeweilige städtische Situationen betont." **(May et al. 1999, S. 122)**

Das „Handbuch der Architekten" von 1955 prägt die Entwicklung des sozialistischen Städte- und Wohnungsbaus in der DDR. Vor der Entstehung dieses Handbuches wird 1954 die Broschüre „Der Wohnkomplex als Planungselement im Städtebau" der Architekten K. Junghanns, F. Boesler und R. Günther entwickelt. Diese Schrift zeigt konkret zum ersten Mal die in den Städtebaugrundsätzen allgemein umrissene Wohnviertel- bzw. Wohnkomplexdefinition nach planerischen und gestalterischen Kriterien für die DDR. Der Wohnkomplex als Planungselement im Städtebau enthält Richtzahlen zur Ausstattung der Wohnkomplexe mit sozialen und kulturellen Einrichtungen, Versorgungsinfrastruktur sowie Richtwerte zu Einwohnerzahl, Flächenbedarf und Erschließung **(May et al. 1999, S. 123)**. Die folgenden Abbildungen aus der Broschüre zeigen die typische Anordnung der sowjetischen Wohnkomplexe aus den 40er und frühen 50er Jahren **(Abb. 2.29)**.

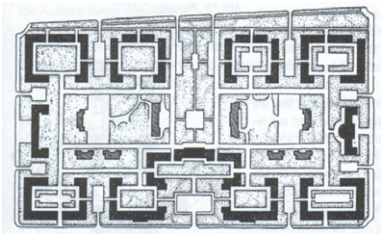


**Abb. 2.29**
Sowjetischer Wohnkomplex

Vor diesem Hintergrund beginnt im Sommer 1955 die Suche nach einer städtebaulichen Einheit, die beim Bau einer neuen Stadt oder beim Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte ein wirtschaftliches und industrialisiertes Bauen ermöglicht. Die erste Gelegenheit für die Darstellung eines zukünftigen sozialistischen Wohnkomplexes entsteht bei der Planung der neuen Wohnkomplexe für die Wohnstadt Hoyerswerda durch den Architekten Kurt W. Leucht. Die Hauptvorgabe bei der Entwicklung ist die Wirtschaftlichkeit, welche durch eine sich ergebende Dichte bei der ausgewählten viergeschossigen Bebauung garantiert wird. Die Neuerung liegt in der Ausstattung der Wohnkomplexe mit kleinen Kultur- und Versammlungsgebäuden. Dazu legt Leucht im März 1956 einen Musterentwurf **(Abb. 2.30)** für den idealen Wohnkomplex vor, welcher entlang einer dominierenden Mittelachse mit Grundschule, Grünraum, Klubhaus und Läden organisiert wird **(Durth et al. 1998 (Band II), S. 501 ff.)**.

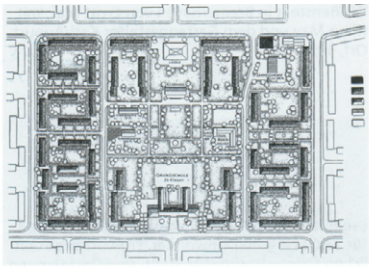


**Abb. 2.30**
Sozialistischer Wohnkomplex von K. W. Leucht

Dementsprechend wird 1957 auf dem 33. Plenum der SED die Errichtung „sozialistischer Wohnkomplexe" für die städtebauliche Entwicklung der DDR gefordert. Um dieser politischen Forderung nachzukommen, werden 1959 von der Deutschen Bauakademie die ersten Richtlinien zum sozialistischen Wohnkomplex herausgegeben und später vom Politbüro verabschiedet. In diesen Richtlinien wird der sozialistische Wohnkomplex als elementare Planungseinheit für den Städtebau dargestellt. Dies ist in Zukunft für den Charakter, in Gliederung und Gestaltung der ostdeutschen Städte sehr entscheidend.

Die Standortwahl für neue Wohnkomplexe orientiert sich am Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel, um eine ausgeglichene Erreichbarkeit des Wohngebietes mit allen Verkehrsmitteln für die Bewohner zu garantieren. Durch die in erster Linie auf Straßenbahn, Bus und Schnellbahn zugeschnittene Gestaltung der Wohngebiete gelingt es den Stadtverkehr positiv zu beeinflussen **(Saitz 1979, S. 42)**. Eine Planungseinheit umfasst 4.750 Einwohner, die entsprechend für eine optimale Grundausstattung mit Schulen, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie kulturellen und medizinischen Einrichtungen im Quartier steht und eine kostengünstigere Herstellung des Wohnstandortes garantiert. Dementsprechend finden die Einwohner in dieser „Kleinstwohneinheit" alles Notwendige für den täglichen Bedarf.

Die Wohnbebauung der Wohnkomplexe besteht aus typisierten Wohngebäuden mit vier bis fünf Geschossen, in diesen Wohngebäuden werden zum größten Teil 2- und 2 ½ -Zimmerwohnungen mit einer durchschnittlichen Wohnfläche von 55 qm geplant. Die vorgesehene Bebauung garantiert eine ausreichende Durchlüftung und Besonnung der Gebäude durch entsprechend große Freiflächen. Die Grundausstattung des Wohnkomplexes sieht folgende gesellschaftlichen

Einrichtungen vor: Polytechnische Oberschule, Kindergärten und -bücherei, staatliche Arztpraxen, Kaufhalle, Postamt, Sparkasse, Klubräume, Friseur, Blumenladen, Gaststätte, Waschzentrale, Feierabendheim und Wohngebietsverwaltung. Die technische Erschließung für jeden Wohnkomplex besteht aus Fahrbahn- und Verkehrsflächen, ruhendem Verkehr, Grünplanungs- und Sportflächen **(Siegel et al. 1967, S. 217)**. Während die Schulen und verschiedenen Kaufgelegenheiten zu der notwendigen täglichen Versorgung gehören, wird der Sektor Kinderbetreuung vor allen aus wirtschaftlichen und politischen Zielen geschaffen (Garantie der Frauenarbeit). Das Prinzip der Verkehrserschließung schließt den Durchgangsverkehr völlig aus. Im Wohnkomplex werden vorrangig Ziel- und Quellverkehr zugelassen, um eine ausreichende Erschließung zu garantieren **(Schulze 1996, S. 2)**. Die folgende Abbildung zeigt das Prinzip der Reihen- und Zeilenbebauung mit der verkehrlichen Erschließung:

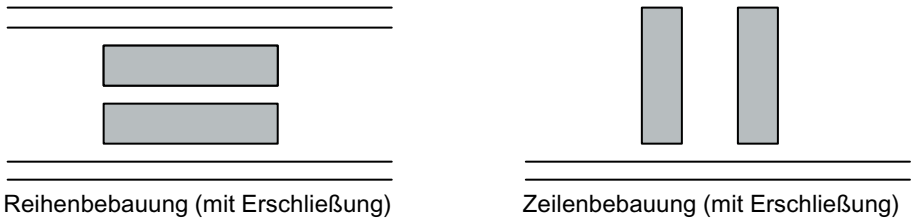



**Abb. 2.31** Verkehrliche Erschließung des Wohnkomplexes

2.3.1.4 Industrialisierung des Bauwesens (1955-80)

Die ersten Ansätze zur Industrialisierung des Bauwesens werden schon Mitte der 50er Jahre in der UdSSR und DDR erarbeitet. Nach dem Tod Stalins wird in der UdSSR durch seinen Nachfolger N. Chruschtschow über eine notwendige Verbesserung in der Bauindustrie und über eine wirtschaftlichere Bautätigkeit nachgedacht.

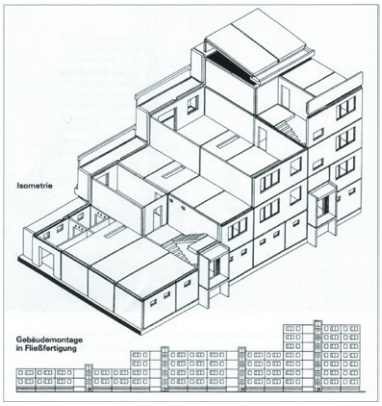



**Abb. 2.32**
Wohnungsbau: Typenserien (Isometrie)

Unter dem Motto des „besser, billiger und schnelleren Bauens“ sollen das Bautempo wesentlich gesteigert, die Qualität verbessert und die Baukosten gesenkt werden. Diese Position wird auf der Unionskonferenz der Baufachleute im Dezember 1954 in Moskau verdeutlicht. Das Resultat dieser neuen architektonischen und städtebaulichen Aufgabe ist die Industrialisierung des Bauwesens. Es wird besonders auf die Typisierung und die Montagebauweise mit vorgefertigten Elementen Wert gelegt. Die Reaktion in der DDR auf die neu zu entwickelnde Bauweise ist erstaunlich. Im April 1955 bezeichnet Walter Ulbricht auf der ersten Baukonferenz der DDR die Industrialisierung des Bauens als vordringlichste Aufgabe der Bauindustrie. Dabei werden ein hohes Bautempo und die größtmögliche Wirtschaftlichkeit gefordert **(Schätzke et al. 1991, S. 69 f.)**. Das wirtschaftliche Bauen zeichnet sich durch zwei Teilbereiche aus, zum einen durch die effektivere städtebauliche Planung zum anderen durch die Industrialisierung der Bauproduktion. Dabei werden bei der Industrialisierung der Bauproduktion die Produkte typisiert, große Mengen räumlich nah produziert und die unterschiedlichen Serien werden fließend gefertigt. Um die städtebauliche Planung effektiver zu gestalten, werden infrastrukturell günstige Standorte gewählt, die Baustellen „technologisch komplex projektiert“ und insgesamt größere Bebauungen geplant.

Es werden im Ministerium für Aufbau Richtlinien für eine einheitliche Typenprojektierung für den Wohnungsneubau erarbeitet. Diese Industrialisierung des Bauwesens nimmt einen besonderen Anteil beim Wiederaufbau der zerstörten Stadtstrukturen in den Aufbaustädten ein **(Nutz 1998, S. 73)**. Um das industrielle Bauen mit seiner neuen materiellen und technischen Basis für den Städtebau und die Architektur gestalterisch umsetzen zu können, wird Ende 1955 das Institut für Typung gegründet. Dieses Institut entwickelt in den folgenden Jahren neue Typenserien für den industriellen Wohnungsbau, Typen: P2, WBS 70 und PQ Serie **(Flierl 1998, S. 77 ff.)**. **(Abb. 2.32)**

Nach der Erprobung des industriellen Wohnungsbaus in Serie wird Ende 1958 mit dem Bau in Form von Großtafelbauserien („Plattenbauweise“) begonnen. Als Pilotprojekt entsteht in Hoyerswerda ein Stadtteil in industriell vorgefertigter Bauweise, nach seiner erfolgreichen Realisierung werden in den 60er und 70er Jahren in mehreren Städten Großwohnsiedlungen in Plattenbauweise errichtet **(Durth et al. 1998 (Band I), S. 181)**. Mit dem Übergang vom traditionellen handwerklichen Bauen zum industriellen Bauen werden in den Jahren 1960 rund 49% und 1974 84% des gesamten Wohnungsneubaus industriell vorgefertigt **(Topfstedt et al. 1989, S. 48)**.

Da die Realisierung von Gebäuden mit vorkonstruierten Typen in den Stadtzentren durch Platzmangel schlecht möglich ist, wird „auf der grünen Wiese“ folglich außerhalb der Stadt mit dem industrialisierten Wohnungsneubau begonnen. Dazu zählen die Großwohnsiedlungen Berlin-Marzahn, Leipzig-Grünau und Magdeburg-Neu Olvenstedt, welche ab 1976 realisiert werden. Die Möglichkeit der Montage industriell vorgefertigter Bauteile bestimmt nun das Antlitz der neuen Wohnviertel. Es werden Wohngebäude mit gleicher Größe, Geschosszahl, architektonischer Gestalt und Erschließungsform geplant und realisiert. Der Montagebau ist erst ab einem gewissen Umfang wirtschaftlich, deshalb werden großräumig Flächen außerhalb der Stadt für den umfangreichen Wohnungsneubau im Zusammenhang mit dem Wohnungsbauprogramm (vergleiche Kapitel 2.3.1.6) zur Verfügung gestellt. Dieser Stadtentwicklungsprozess führt in den 70er und 80er Jahren zu einer umfangreichen Stadterweiterung **(Nutz 1998, S. 74)**.

Der industrielle Wohnungsbau ist eingebunden in die Planungskonzeptionen des sogenannten „komplexen Wohnungsbaus“. Dieser komplexe Wohnungsbau umfasst neben dem Wohnungsbau die Planung und den Bau von gesellschaftlichen Einrichtungen, Frei- und Verkehrsflächen, technische Versorgung, Stadtbauhygiene und Bautechnologie. Alle Grundlagen für die Bauforschung und Baupraxis werden in Form von Komplexrichtlinien dargestellt. Die Grundlagenentwicklung des komplexen Wohnungsbaus werden vom Institut für Städtebau und Architektur (ISA) sowie vom Institut für Wohnungs- und Gesellschaftsbau (IWG) in Berlin entwickelt. Die Komplexrichtlinien für Neubaugebiete werden alle fünf Jahre überarbeitet und verabschiedet. Durch diese Richtlinien ist im Bereich der Wohnungsplanung ein ausgewogenes Planungsinstrumentarium geschaffen worden **(Schulze et al. 1996, S. 1)**.

Diese Komplexrichtlinien umfassen die effektive Flächennutzung, den Wohnungsbau, die Einrichtungen für gesellschaftliche Zwecke, die Freiräume und Anlagen für Spiel, Sport und Erholung, den Verkehr und die Städtebauhygiene. Im zweiten Abschnitt der Komplexrichtlinien wird die effektive Flächennutzung beschrieben, welche eine Mindesteinwohnerdichte von 250 EW pro ha, eine Mindestwohnflächendichte von 4.700 qm pro ha und eine Mindestwohndichte von 530 EW pro ha festlegt **(Schulze et al. 1996, S. 4)**.

Im Abschnitt 8 der Komplexrichtlinien werden die Aufgaben der Verkehrsplanung in den Wohngebieten dargestellt. Es werden die Funktionen der Verkehrsnetze differenziert, wobei die Straßennetze für den fließenden Verkehr und die Wegenetze für den Radfahrverkehr, die Fußgänger und die Benutzer des ÖPNV freigehalten werden. Die Verkehrserschließung der Wohngebiete erfolgt nach dem Prinzip der Verkehrsberuhigung, dabei wird der Durchgangsverkehr ausgeschlossen und die Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. Die Erschließung der Wohngebäude ist auf mindestens einer Seite der Gebäude verkehrslärmfrei. Durch diese vom Individualverkehr freigehaltenen Flächen werden mit einer qualitativ hochwertigen Freiflächennutzung ausgefüllt. Der Bedarf an Stellplätzen für den ruhenden Verkehr wird an Hand von Richtwerten (1 PKW pro 3,5 Einwohner) jeweils neu berechnet.

Je nach Verkehrsaufkommen wird in befahrbare Gehwege, Mischverkehrsflächen (mit Stellplätzen), Anliegerstraßen und Sammelstraßen unterschieden. Der Mindestabstand muss bei befahrbaren Gehwegen 5 m, bei Anlieger- und Sammelstraßen 11 bis 22 m sowie bei Hauptnetzstraßen 44 m zu den Wohngebäuden eingehalten werden **(Schulze et al. 1996, S. 6)**.

2.3.1.5 Sozialistische Stadtzentren (1960-75)

Anfang der 60er Jahre beginnt der intensive Wiederaufbau der bisher vernachlässigten Innenstädte durch ein Programm für den Aufbau der sozialistischen Stadtzentren. Durch das Stadtzentrumsprogramm wird mit der planmäßigen Stadterneuerung in den ausgewählten Groß- und Bezirksstädten begonnen, dies ist die Epoche der Umgestaltung und Erneuerung der Innenstädte in sozialistische Stadtzentren. Der Prozess der Umgestaltung dieser Innenstädte nach den neuen Anforderungen der sozialistischen Gesellschaft ist ohne ein klares Ziel nicht durchführbar. Das Stadtzentrumsprogramm muss das künftige Zusammenleben der Bewohner, die gesellschaftliche Entwicklung sowie die Darstellung der neuen Stadtstruktur beinhalten. Da in den Städten verschiedene spezifische Bedingungen bestehen, fallen die städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen für die Umgestaltung der Innenstädte je nach Stadt unterschiedlich aus **(Körber 1980, S. 92)**.

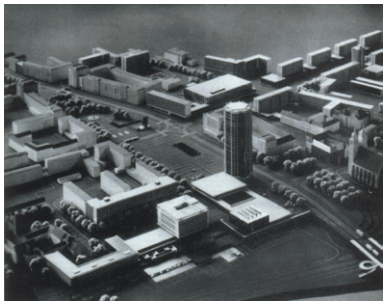


**Abb. 2.33**
Magdeburg, Planung Zentraler Platz

Die Städte Berlin, Leipzig, Dresden, Karl-Marx-Stadt, Magdeburg, Rostock, Potsdam, Gera, Dessau und Frankfurt (Oder) treten bei der planmäßigen Stadterneuerung besonders in Vordergrund. Das Stadtzentrumsprogramm strebt dabei die Neuordnung der Hauptfunktionsbereiche der Stadt wie Arbeiten, Wohnen, Kultur, Bildung, Erholung, Gesundheit, Freizeit und Sport an. In den Grundsätzen der Planung und Gestaltung sozialistischer Stadtzentren von 1960 heißt es: „Das neue Stadtzentrum muß enge kompositionelle und strukturelle Beziehungen zu dem historischen Stadtzentrum aufweisen." (**Topfstedt 1989, S. 18 ff.)** Diese Anforderung wird in der Praxis meist nicht umgesetzt, denn häufig wird in den folgenden Jahren die historische Altbausubstanz durch Neubauten ersetzt.

Das Programm zur Planung und Gestaltung sozialistischer Stadtzentren sieht den Aufbau dieser Innenstädte im wesentlichen bis 1965 vor. Dabei steht die gesellschaftspolitische Zielsetzung an erster Stelle, die wichtigsten Grundsatzpunkte für die Errichtung der „sozialistischen" Stadtzentren sind folgende:

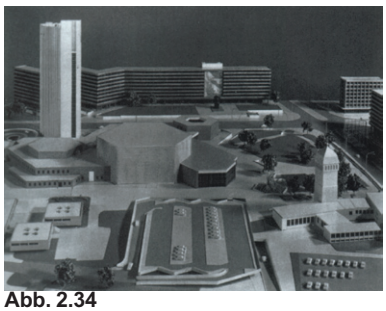


**Abb. 2.34**
Karl-Marx-Stadt, Planung Zentraler Platz

- die strukturelle Gliederung der Stadtzentren, wobei der Aufbau, die Umgestaltung und die Differenzierung der Stadtzentren die vorrangige städtebauliche Aufgabe darstellt;
- die Lage und Größenausdehnung der Stadtzentren;
- die speziellen Einrichtungen der Stadtzentren (Kultur und Einkaufen), welche sich durch die funktionelle Gliederung und Einordnung der Stadtzentren auszeichnen;
- der Charakter der Bebauung soll sich in der architektonischen Gestaltung zeigen, das Stadtzentrum ist dabei der Höhepunkt der Stadtkomposition;
- die Verkehrsstruktur zeichnet sich durch die Verkehrserschließung, der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des ruhenden Verkehrs und durch die Fußgängerbereiche im Stadtzentrum aus;
- abwechslungsreiche Grünanlagen;
- der Zentrale Platz;
- die sozialistische Umgestaltung der Altbaugebiete und die Wirtschaftlichkeit der Gebäude.

**(Lammert 1979, S. 127)**

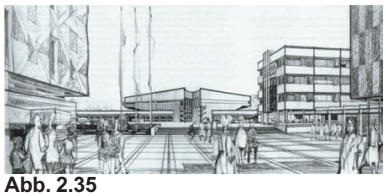


**Abb. 2.35**
Halle-Neustadt, Planung Zentraler Platz

1965, 1968 und 1971 werden drei weitere Dokumente mit Grundsätzen zur Planung und Umgestaltung der Städte verfasst und verabschiedet **(Flierl 1998, S. 59 ff.)**. Die gesellschaftliche Bedeutung der Zentren werden durch Hochhausdominanten betont, welche in unterschiedlicher Weise als Verwaltungs- bzw. Wohnhochhaus, Forschungseinrichtung (Jena), Universitätshochhaus (Leipzig), Hotel oder auch als technisches Bauwerk (Fernsehturm Berlin) Wahrzeichen der Stadt werden sollten. Die folgenden Abbildungen zeigen die Vorschläge für den Aufbau sozialistischer Stadtzentren von 1967/68 in den Städten Magdeburg, Karl-Marx-Stadt und Halle-Neustadt, wobei in Magdeburg (1968) ein Hochhaus den politischen und kulturellen Höhepunkt der Stadt bildet, in Karl-Marx-Stadt (1968) der Zentrale Platz mit einer Stadthalle und einem Hotel

versehen wird sowie in Halle-Neustadt der Zentrale Platz mit einem dominanten Baukomplex ausgestattet wird, die neue Platzgestaltung schafft nahebei noch interessante Räume durch ansprechende Niveauunterschiede **(Durth et al. 1998 (Band I), S. 73 ff.)**. **(Abb. 2.33 - 2.35 )**

2.3.1.6 Wohnungsbauprogramm (1971-90)

Die weitere städtebauliche Entwicklung der Städte wird geprägt durch das Wohnungsbauprogramm von 1971. Die Wohnungsnot, die nach dem Rückgang des Wohnungsbaus in den 60er Jahren enorm angestiegen ist, begegnet die Partei- und Staatsführung mit dem Wohnungsbauprogramm, das den Wohnungsneubau schrittweise auf jährlich 125.000 WE steigern soll. Das Wohnungsbauprogramm wird unter Honecker als Kernstück der Wirtschafts- und Sozialpolitik beschlossen und zentral verordnet. „Mit Beginn der 70er Jahre waren in der DDR neue politische und wirtschaftliche und soziale Bedingungen herangereift, welche die Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem realistisch erscheinen ließen. Für die Durchführung eines langfristigen Wohnungsbauprogramms wurden durch den VIII. Parteitag der SED 1971 entsprechende Maßnahmen eingeleitet.“ **(Topfstedt et al. 1989, S. 47)** Bis 1990 sollen 2,8 bis 3,0 Mio. Wohnungen mit einem Aufwand von mehr als 200 Mrd. Mark des Nationaleinkommens neu gebaut bzw. modernisiert werden, so dass jedem Haushalt eine eigene, der Größe und Zusammensetzung der Familie entsprechende Wohnung im guten baulichen Zustand zur Verfügung gestellt werden kann. Der Wohnkomfort, insbesondere sanitäre Anlagen und Heizsysteme, sollen weitestgehend den neusten Erkenntnissen entsprechen. Um das Wohlbefinden der Menschen in der Wohnumgebung zu fördern, werden die Wohngebiete mit den erforderlichen gesellschaftlichen Einrichtungen ausgestattet und eine gute städtebauliche und architektonische Qualität geschaffen **(Hoscislawski 1991, S. 287 f.).**

Der Städtebau in diesen Jahren wird in erster Linie durch den Wohnungsbau bestimmt und findet im Gegensatz zum Aufbau der sozialistischen Stadtzentren ausschließlich und exzessiv am Rande der Stadt statt **(Flierl 1998, S. 59)**. In den Jahren 1971 bis 1981 werden in den Städten bis zu 90% der Wohnungen in Randgebieten der Stadt gebaut. Am häufigsten wird die Wohnbauserie (WBS 70) für den Wohnungsneubau genutzt. Diese Serie zeichnet sich durch ihre variablen Bauelemente aus, welche in unterschiedlicher Anzahl und Anordnung zum einen zu Wohnungen aber auch zu gesellschaftlichen Bauten zusammen montiert werden können. Darüber hinaus ist der WBS 70 mit geringem Materialaufwand herzustellen und weist durch sein Rasterfeld von 6m x 12m eine flexible Grundrissvariabilität auf **(Topfstedt et al. 1989, S. 48)**. Durch die Erweiterung und Verbesserung des Wohnungsbestandes sowie die Erhaltung, Modernisierung und Rekonstruktion der vorhandenen Wohnbausubstanz nimmt das Wohnungsbauprogramm in den 80er Jahren qualitativ neue Züge an. **(Abb. 2.36)**

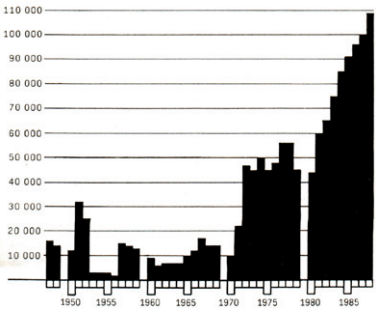



**Abb. 2.36**
Zahl der jährlichen Wohnungssanierung

Die Orientierung der Baukapazität und die Konzentration des Wohnungsneubaus auf die Bezirksstädte und die Hauptstadt führt zu einer starken Flächenausdehnung der Stadtstruktur und zum Verfall der Innenstadtbereiche, vor allem der kulturhistorischen Altstädte. Daraufhin wird das Wohnungsbauprogramm mit der städtebaulichen Innenentwicklung in Einklang gebracht, um die weitere Ausweitung der peripheren Wohngebiete einzuschränken und eine intensive Innenstadtentwicklung zu garantieren. „Dieses anspruchsvolle Wohnungsbauprogramm der DDR, geprägt durch die Vorfertigung von Teilen im Bereich des industrialisierten Bauens, sprengten vom Volumen her jeden bisher bekannten Rahmen.“ Durch das Wohnungsbauprogramm werden von 1971 bis 1990 nicht wie 1971 angenommen 2,8 bis 3,0 Mio. sondern insgesamt 3,5 Mio. Wohnungen neu gebaut oder modernisiert **(Rietdorf 1988, S. 9 ff.)**.

### 2.3.1.7 Innenstadtentwicklung: Komplexe Umgestaltung (1980-89)

Die historischen Innenstadtbereiche bzw. Altstadtquartiere verfallen zunehmend, da das Wohnungsbauprogramm die zur Verfügung stehenden Bauressourcen fast vollständig aufbraucht. Gegen diesen Verfall der Altstadtquartiere entwickelt sich Anfang der 80er Jahre eine starke Protestbewegung, wodurch die obersten politischen Organe gezwungen werden eine umfassende Stadtsanierung zum Ziel der städtebaulichen Entwicklung zu deklarieren. Daraufhin werden 1982 vom Politbüro des ZK der SED und dem Ministerrat Grundsätze für die sozialistische Entwicklung von Städtebau und Architektur in der DDR verabschiedet, in denen der komplexen innerstädtischen Umgestaltung eine größere Bedeutung zugesprochen wird **(G. Kabus et al. 1990, S. 58 ff.)**.

Auf der Grundlage der Grundsätze für die sozialistische Entwicklung von Städtebau und Architektur ist der Wohnungsbau in seiner Einheit von Neubau, Reparatur, Rekonstruktion und Modernisierung verstärkt in innerstädtischen Gebieten (Umgestaltungsgebieten) fortzusetzen. „In der Einheit mit Neubau, Rekonstruktion und Instandsetzung“ **(Topfstedt et al. 1989, S. 101)** ist die Modernisierung fester Bestandteil des komplexen Stadtgestaltungsprozesses. „Erhaltung und Modernisierung gewinnen an Bedeutung, vor allem aus der Einsicht, daß das Wohnungsbauprogramm nicht allein durch den Neubau erfüllt“ **(Topfstedt et al. 1989, S. 101)** werden kann. Reparatur bedeutet in diesem Zusammenhang Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden und baulichen Anlagen, um den physischen Verschleiß der Bausubstanz zu beseitigen. Rekonstruktion dagegen bezeichnet Baumaßnahmen an Gebäuden und baulichen Anlagen, welche die Erneuerung im Rahmen der sozialistischen Rationalisierung zum Ziel haben. Dazu gehören alle Umbau-, Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen. Der Begriff der Umgestaltung beschreibt komplexe Maßnahmen, welche die Erhöhung der Funktionstüchtigkeit in den Stadtquartieren im Interesse einer Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung in den Bereichen Wohnen, Arbeiten und Erholung zur Folge hat **(Schachtschabel et al. 1987, S. 343)**.

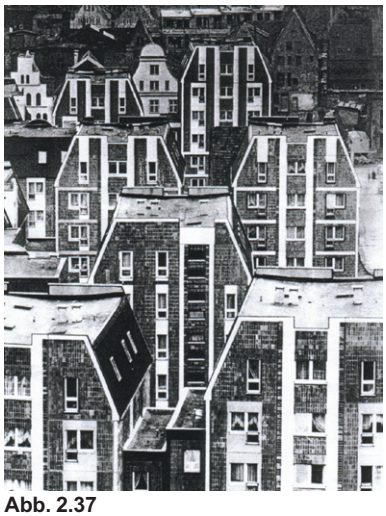


**Abb. 2.37**
Rostock Altstadt

Die innerstädtische Erneuerung wird in bestimmten Altstadtquartieren (Umgestaltungsgebieten) an Vorzeigeobjekten vorgenommen. Eine Begrenzung auf kleine Standorte innerhalb der umzugestaltenden Gebiete ist dann bedenklich, wenn diese Einzelvorhaben (Vorzeigeprojekte) nicht in die Gesamtkonzeption der Stadtentwicklung eingebunden werden. In der städtebaulichen Planung hat sich im Kontext der Umgestaltung der innerstädtischen Wohn- und Mischgebiete durch Einzelvorhaben, daher der Begriff der „Inselplanung“, durchgesetzt. In der Phase der komplexen Umgestaltung werden z.B. städtebaulich relevante Straßen und Plätze wiederhergestellt, Fußgängerbereiche und Innenhofbereiche geschaffen sowie Neubauten mit unterschiedlichen Gebäudelösungen in Montagebauweise **(Abb. 2.37)** realisiert **(G. Kabus et al. 1990, S. 60)**.

Die Stadterneuerung in der Einheit von Erhaltung und Umgestaltung ist „ein komplizierter, dialektisch widersprüchlicher Prozeß, in dem es trotz mancher grundsätzlicher Erkenntnisse und Strategien, Erfahrungen und Schlußfolgerungen keine Erfolgskonzepte oder Standardregelungen gibt.“ **(Rietdorf 1988, S. 19)** Die speziellen Bauaufgaben erfordern neue Ideen und Lösungswege, genauso wie sich jede einzelne Bauleistung im baulichen Umfeld später bewähren muss. Bei der Umgestaltung der innerstädtischen Gebiete müssen Erfordernisse der städtebaulichen Umgestaltung mit den Anforderungen aus der Verkehrsentwicklung und den steigenden Bedürfnissen der Bürger in Einklang gebracht werden. Dabei sind die verkehrsplanerischen Maßnahmen auf die Aspekte:

- Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten mit einer Verbesserung der Aufenthaltsfunktionen;

- Erfüllung der Anforderungen des ruhenden Verkehrs im Zusammenhang mit der weiteren individuellen Motorisierung;

- Verbesserung der Verkehrsbedingungen für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer, besonders für Kinder, ältere und behinderte Bürger;

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen des ÖPNV auszurichten **(Schachtschabel et al. 1987, S. 343)**.

Ab Mitte der 80er Jahre werden zu gesellschaftlichen Ereignissen verstärkt auch historische Bauten für kulturelle Zwecke wieder instandgesetzt. Ausschlaggebend für ein breites Interesse an umfangreichen Denkmalpflegemaßnahmen ist die siebte Generalkonferenz der internationalen Organisation der Denkmalpfleger, welche 1984 zum ersten Mal in der DDR stattfand. In wertvollen historischen Städten besteht die Gefahr des fortschreitenden Verfalls der Altbausubstanz. Deshalb müssen sich alle existierenden Baubetriebe zusätzlich an der Modernisierung und Erneuerung von historisch wertvollen Gebäuden (Denkmäler) beteiligen **(Topfstedt et al. 1989, S. 104 f.)**.

Der Staat kann sich wirtschaftlich keine umfassende Restaurierung und Instandhaltung der historisch wichtigen Gebäude leisten, daher werden die Gebäude in den Altbauquartieren durch massiven Flächenabriss in neue industriell vorgefertigte Wohn- und Gesellschaftsgebäude umgewandelt **(Sack 1999, S. 51 ff.)** **(Abb. 2.38)**. Die Stadtplanung steht Ende der 80er Jahre vor großen sozialen und politischen Problemen. Die offiziellen Erfolgsmeldungen am 7.10.1989, dem 40. Jahrestag der DDR, stehen in keiner Relation zu den realen städtebaulichen Planungen. In kaum einer Stadt oder einem Bezirk liegen bestätigte Pläne für den Städtebau der 90er Jahre vor **(Flierl 1998, S. 61)**. „Das war nun kein blindes Fortschrittsdenken mehr wie in den 60er Jahren, sondern Ausdruck der Schwäche und der Ausweglosigkeit, in die nicht nur das Bauwesen, sondern die ganze DDR geraten war: ökonomisch und politisch. In der Krise der Stadt offenbarte sich die Krise der Gesellschaft. Das demokratische Aufbegehren der Bevölkerung der DDR im Oktober 1989, nicht zuletzt vom Bauwesen betroffene Bewohner der Städte, schuf die Chance für einen Neuanfang." **(Flierl 1998, S. 11)**

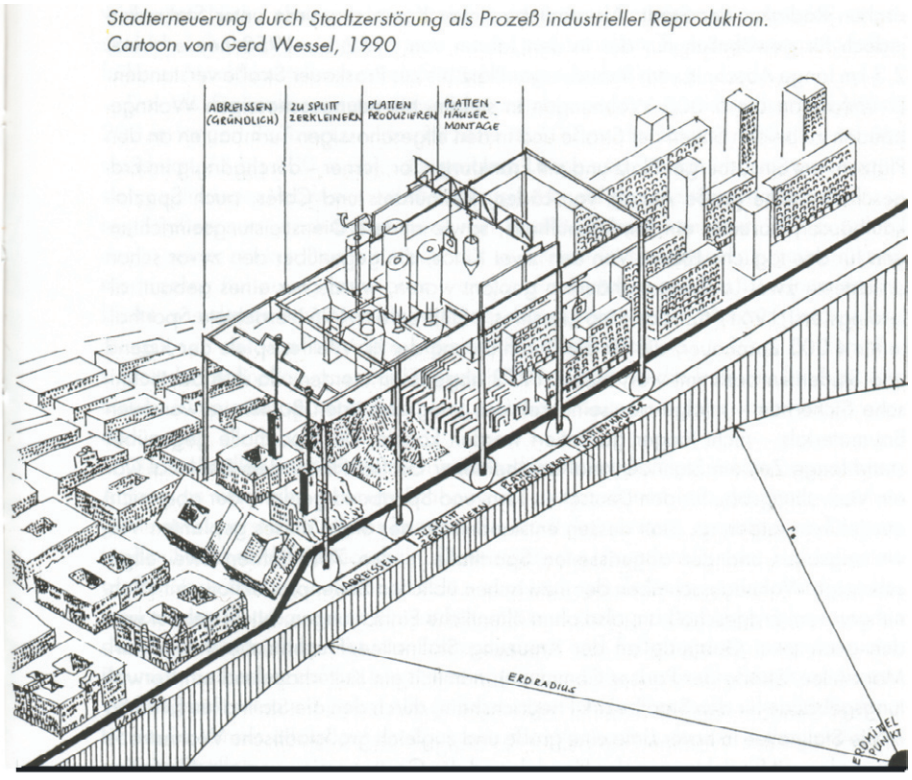



**Abb. 2.29**
Cartoon von Gerd Wessel

### 2.3.2 Leitbilder für den Stadtverkehr in der DDR

In dem Kapitel der verkehrlichen Leitbilder in der DDR werden die bedeutendsten wissenschaftlich politisch orientierten Zielvorstellungen (Leitbilder) dargestellt, welche die Verkehrsentwicklung in Ostdeutschland verdeutlichen. Ein einschneidendes Leitbild wie das Leitbild der autogerechten Stadt in Westdeutschland gibt es in der DDR nicht. In der Anfangsphase (1950-70) des Stadtverkehrs wird dem Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs mehr Bedeutung als dem motorisierten Individualverkehr beigemessen, da dieses System ökonomischer für die „sozialistische" Volkswirtschaft ist. Anfang der 70er Jahre muss dann dem Drängen der Bevölkerung nach „flexibler" Mobilität und damit einem stärkeren Ausbau des Straßennetzes sowie einer höheren Pkw-Produktion nachgegeben werden.

#### 2.3.2.1 Intensiver Netzausbau des ÖPNV (1950-89) sowie des MIV (1970-89)

**Abb. 2.39**
Leipzig, Instandsetzung Straßenbahn 1950

In den 50er Jahren werden zunächst die Folgelasten der Kriegszerstörungen im Bereich der Straßenbahnnetze ausgebessert und erneuert, damit der Personenverkehr und besonders der Berufsverkehr zuverlässig abgewickelt werden kann. **(Abb. 2.39)**

Alle politischen Förderungen, durch die allgemeine Finanzschwäche des Staates verursacht, fließen in diesen Jahren in den Netz- und Maschinenausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und führen zu einer eingeschränkten Pkw-Produktion sowie einer geringen Kfz-Zulassung. „Die Vorrangstellung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem individuellen Kraftfahrzeugverkehr ist nicht schlechthin durch die geringe Inanspruchnahme von Verkehrsflächen begründet, sondern sie ist Ausdruck der planmäßigen und proportionalen Entwicklung der Volkswirtschaft der DDR. Die Hauptaufgabe des städtischen Nahverkehrs besteht darin, die Ausbleibezeiten der Werktätigen zu verkürzen und die Beförderungsbedürfnisse in hoher Qualität zu befriedigen [...] Die sozialistische Verkehrspolitik geht von der planmäßigen und den gesellschaftlichen Interessen entsprechenden Entwicklung der Verkehrssysteme aus. Daraus resultiert die vorrangige Förderung des öffentlichen Massenverkehrs mit niedrigen Tarifen und hohen Reisegeschwindigkeiten. Baulich-räumlich drückt sich dieser Ansatz in einer weitgehenden Konzentration möglichst kompakter Bebauung an hochfrequentierten öffentlichen Nahverkehrslinien bzw. im fußläufigen Einzugsgebiet von Schnellbahnen aus." **(Häußermann et al. 1996, S. 191)**

**Abb. 2.40**
Stadt- und Vorortbahn

In den 60er und 70er Jahren wird der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Erhaltung und Weiterentwicklung der schon vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in den Generalverkehrsplänen festgeschrieben. Die Straßenbahn ist dabei der Hauptverkehrsträger des städtischen Nahverkehrs. Das Netz der Straßenbahn ist weiter zu rekonstruieren und nur in Ausnahmefällen zu erweitern, z.B. als Anbindung an neue Wohnstandorte. Seit 1970 wird auch die Reichsbahn mit in das städtische ÖPNV-Netz einbezogen, mit Hilfe von S-Bahnsystemen bzw. Stadt- und Vorortbahnen **(Abb. 2.40)** wird der Personenverkehr in den Städten abgewickelt **(Rabe et al. 1977, S. 506 f.)**.

Für die verkehrliche Erschließung der Stadtzentren durch die öffentlichen Verkehrsmittel werden folgende Bewertungseinheiten festgelegt:

- die Linienführung sowie die Halte- und Umsteigemöglichkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel sind so zu konzipieren, dass alle Stadtbewohner und Besucher das Stadtzentrum in kürzester Zeit erreichen können;

- die gesamte Fläche des Zentrums sollte von möglichst vielen der vorhandenen Linien berührt werden;

- die Haltestellen für den Bus und die Straßenbahn sollten so angeordnet werden, dass diese in max. 300 Metern sowie die Schnellbahnen (S-Bahn) in max. 500 Metern zu erreichen sind **(Lammert 1979, S. 104 ff.)**.

Entgegen der politischen Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs

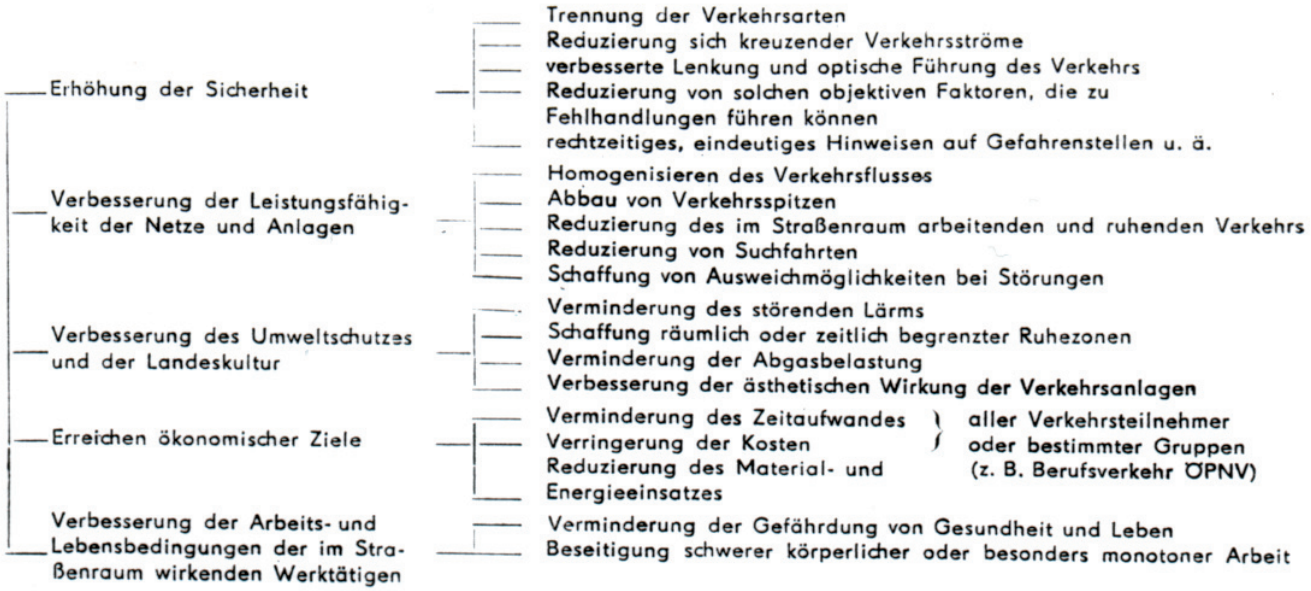
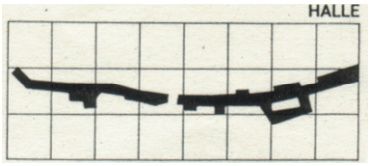


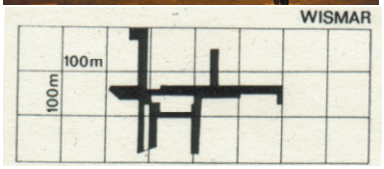

**Abb. 2.41**
Zielbündel für verkehrsorganisatorische Maßnahmen

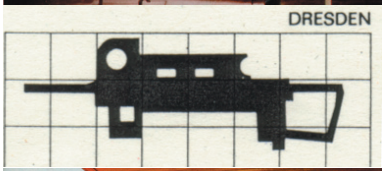
und der Einschränkung der Pkw-Produktion wird ab Ende der 60er Jahre dem Begehren der Bevölkerung nach einem eigenen Pkw nachgegeben. Zusätzlich unterstützt die Entstehung von randstädtischen Großsiedlungen das Mobilitätsbedürfnis der Stadtbewohner, denn trotz eines Mindestangebotes an sozialer, gemeinschaftlicher und sonstiger Infrastruktur sowie eine gute Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz steigt in diesen Siedlungen der Motorisierungsgrad erheblich an. Durch zielgerichtete Planung sowie ordnende und zielgerichtete Einflußnahme auf den Personen- und Güterverkehr kann ein sicherer, flüssiger und rationeller Verkehrsablauf auf den unterschiedlichen Netzen und Anlagen gewährleistet werden und das trotz der rasch zunehmenden individuellen Motorisierung **(Abb. 2.41)**. Das Hauptverkehrsnetz wird auf der Grundlage des vorgegebenen Modal Split und dem daraus resultierenden Fahrtenaufkommen des MIV dimensioniert. Die Bedarfsermittlung für den ruhenden Verkehr wird durch die „Richtlinie für die Planung und Gestaltung der Anlagen des ruhenden Verkehrs“ geregelt.

Ein weiterer wichtiger Faktor innerhalb der ostdeutschen Verkehrplanung ist die Behindertengerechtigkeit der öffentlichen Verkehrsanlagen. „In der ersten Hälfte der siebziger Jahre begannen in einigen europäischen Ländern die Bemühungen um die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes einschließlich der Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. [...] In der Stadt Leipzig wurde bereits in den siebziger Jahren entscheidende Grundlagenarbeit für die behindertengerechte Gestaltung öffentlicher Verkehrsräume geleistet. Dabei konnte zeitlich parallel eine Reihe von Maßnahmen wie Bordabsenkungen, Parkstände oder zusätzliche Rampen bei Anlagen zur Höhenüberwindung umgesetzt werden.“ **(Ackermann 1999, S. 89)** Die gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die später verabschiedete Richtlinie „Wege für Körperbehinderte“ von 1981.

Da die Großsiedlungen des komplexen Wohnungsbaus einen hohen finanziellen Bauaufwand durch die aufwendige infrastrukturelle Erschließung der randstädtischen Gebiete zur Folge hat, wird in den 80er Jahren wieder auf eine ganzheitliche Innenentwicklung der Städte gesetzt. In vielen Städten wird das innerstädtische Straßennetz weiter ausgebaut sowie Umgehungsstraßen und Tangenten für eine Unterbrechung des sich ansammelnden Durchgangsverkehr geplant **(Rabe et al. 1977, S. 506 f.)**. „Das wichtigste Prinzip der Verkehrserschließung muß sein, das Stadtzentrum vorrangig den Verkehrsarten zu öffnen, die ihr Ziel im Stadtzentrum haben. Das bedeutet den Durchgangsverkehr auf Trassen zu verlegen, die das Stadtzentrum tangieren. Für die innere Verkehrserschließung des Stadtzentrums ist die Bildung von Verkehrszellen vorteilhaft.“ **(Lammert 1979, S. 144)**







Mitte der 80er Jahre werden Aspekte der flächenhaften und punktuellen Verkehrsberuhigung in die „Richtlinie zur Planung und Gestaltung des Verkehrs in innerstädtischen Umgestaltungsgebieten“ aufgenommen, dabei hat die Verkehrsplanung für die Umgestaltungsstandorte nach Prinzipien der Verkehrsberuhigung zu erfolgen. Hierbei steht die Reduzierung der Geschwindigkeit und die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bauliche Maßnahmen (Fahrbahnschwellen, Fahrbahneinengungen und Teilaufpflasterungen) im Mittelpunkt. Trotz der umfangreichen Planungen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel MIV, RADV und FUGV wird die Weiterentwicklung des ÖPNV als Kernstück des Stadtverkehrs postuliert. Dies wird nach wie vor „abgeleitet aus dem Bedarf an angemessener ökonomischer Verkehrsleistung, die der ÖPNV bei gleichzeitiger Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs bieten kann.“ **(Häußermann et al. 1996, S. 193)**

### 2.3.2.2 Fußgängerbereiche im Stadtzentrum (ab 1968)

Im Zusammenhang mit der komplexen Umgestaltung der Innenstädte werden Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre in den Städten Berlin, Leipzig, Dresden, Magdeburg, Rostock, Halle, Wismar und Weimar sowie in vielen Mittel- und Kleinstädten innerstädtische Fußgängerbereiche verwirklicht. Die Fußgängerbereiche im Stadtzentrum sind meist Raumabfolgen von Straßen und Plätzen mit Gebäuden aus mehreren Jahrhunderten und ausschließlich dem Fußgänger vorbehalten. Bei der Realisierung der Fußgängerbereiche wird darauf geachtet, dass historisch entstandene, kulturelle und bauliche Werte bewahrt sowie durch Modernisierung auf eine neue Art erlebbar gemacht werden **(Lammert 1981, S. 16).** Die Fußgängerbereiche „entwickeln sich bei aller Differenziertheit hinsichtlich Ausdehnung, Ausstattung, Gestaltung und Art der baulichen Maßnahmen zu Bereichen des modernen Handels, der Erholung und Begegnung der Bürger.“ **(Lammert 1979, S. 144)** Die Diagramme der Städte Rostock, Wismar, Dresden und Halle verdeutlichen die baulichen Größen der Fußgängerbereiche. **(Abb. 2.42a, 2.42b, 2.43a, 2.43b, 2.44a, 2.44b, 2.45a und 2.45b)**

Vielfach wird ein System aus Fußgängerstraßen, -plätzen und -wegen entwickelt, welche zum Teil wie in Leipzig und Wismar bis in die angrenzenden Wohngebiete reichen. Es gibt drei verschiedene Funktionen von Fußgängerbereichen. Der Fußgängerboulevard zeichnet sich durch seine hohe Konzentration an zentrumsbildenden Einrichtungen aus, welche in den Erdgeschoßzonen untergebracht sind. Die Fußgängerverbindung besitzt dagegen eine geringere Dichte an zentrumsbildenden Einrichtungen und dient meist der fußläufigen Verbindung vom Hauptbahnhof zum Stadtzentrum. Die Fußgängerstraßen befinden sich direkt im Stadtzentrum und besitzen mit ihren historisch wertvollen Plätzen und Gebäuden einen hohen Erholungswert, wie z.B. die Uferpromenaden in Dresden, Frankfurt (O.) und Magdeburg **(Lammert 1979, S. 145 f.)**. Die Fußgängerbereiche im Stadtzentrum sollen möglichst vielfältige interessante Raumerlebnisse bieten. Dieses geschieht durch unterschiedliche Raumabfolgen von Straßenausweitungen und Plätzen (Wismar, Zeitz und Gotha), durch die Einbeziehung von Höfen und kleinen Seitenstraßen (Rostock) und durch reizvolle Passagen, Durchgänge und Durchblicke (Berlin und Leipzig). Die Individualität der jeweiligen Fußgängerbereiche wird durch die stadttypische und historische Struktur des Stadtgrundrisses aber auch durch unterschiedliche Gestaltungsmaßnahmen geprägt. Die unterschiedlichen Details wie Bodenbeläge, Lichtgestaltung, Kunstwerke, Wasserspiele, Sitzgelegenheiten, Werbung und Information beeinflussen maßgeblich die Atmosphäre der Fußgängerbereiche **(Lammert 1981 S. 8 f.)**.

**Abb. 2.42a, 2.42b, 2.43a, 2.43b, 2.44a, 2.44b, 2.45a und 2.45b**

Fußgängerbereiche der Städte Halle, Rostock, Wismar und Dresden

### 2.3.3 Städtebauliche Leitbilder in der BRD

Die Stadtentwicklung in Westdeutschland wird nicht nur durch politische Personen, wie in der DDR, sondern durch Städtebauer, Architekten und Stadtsoziologen geprägt. „Stadtentwicklung ergibt sich im Grundsatz immer aus Kompromissen zwischen privaten und öffentlichen Interessen." **(Häußermann et al. 1996, S. 8)** Dabei wird die räumliche und bauliche Entwicklung massiv durch die Entscheidung der privaten Grundeigentümer bestimmt.

Die gegliederte und aufgelockerte Stadt entsteht unter dem Einfluss der überarbeiteten Charta von Athen und ist das entscheidende Leitbild für den Wiederaufbau, dementsprechend werden die westdeutschen Städte neu konzipiert und ausgebaut. Das städtebauliche Leitbild der „Urbanität durch Dichte" sowie das verkehrliche Leitbild der autogerechten Stadt beeinflussen die Stadtentwicklung in den 60er und 70er Jahren. Die Umsetzung dieser Leitbilder (wissenschaftlich, politisch orientierte Zielvorstellungen) führt zu einer frappierenden Ausweitung der Stadtstruktur in die Region sowie zu Trabantenstädten am Stadtrand. Dem Trend der hemmungslosen Stadterweiterung soll ab Mitte der 70er Jahre durch die Leitbilder der ökologischen Stadt sowie der behutsamen Stadterneuerung entgegengewirkt werden. Diese stadtharmonischen Leitbilder unterstützen im Gegensatz zur extremen Stadtausdehnung die Innenentwicklung der Städte **(Wiegandt et al. 2000, S. 46)**.

#### 2.3.3.1 Die gegliederte und aufgelockerte Stadt (1945-1965)

Die Lehrsätze der Charta von Athen und das Konzept der Siedlungszellen der 40er Jahre, werden zu einer ersten städtebaulichen Konzeption der gegliederten und aufgelockerten Stadt weiterentwickelt. Die Siedlungszelle **(Abb. 2.46)** bildet nach Gerhard Jobst eine überschaubare Nachbarschaftseinheit im System der gesamten Stadtstruktur **(Durth et al. 1998 (Band II), S. 415 ff.)**. Das Konzept der gegliederten und aufgelockerten Stadt (J. Göderitz, R. Rainer und H. Hoffmann) erscheint erst 1957 in Buchform, jedoch werden die ersten Grundlagenkonzepte für eine zukünftige gegliederte und aufgelockerte Bauweise von den drei Autoren bereits im Januar 1945 zusammengefasst und in geringer Stückzahl gedruckt. In vielen Städten wird nach dem II. Weltkrieg an Wiederaufbauplänen gearbeitet, welche das Ziel einer Gliederung und Auflockerung der Stadtstruktur verfolgen **(Feldkeller et al. 1995, S.23 ff.)**. Der Braunschweiger Gliederungsplan von 1945 versucht den in Unordnung geratenen Stadtorganismus durch zellenartige Gliederung zu ordnen. Die Gliederungseinheiten werden durch Verkehrsschluchten begrenzt, öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Kirchen, Apotheken und Lichtspieltheater sollen sich innerhalb der Gliederungseinheit zum Stadtkern (Stadtzelle) bilden. Die kleinste Wohnzelle besteht aus 4.000 Einwohnern, die Stadtzelle umfasst 32.000 Einwohner **(Adrian et al. 1990, S. T02**). **(Abb. 2.47)**

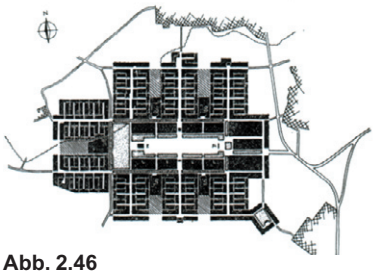


**Abb. 2.46**
Siedlungszelle von G. Jobst

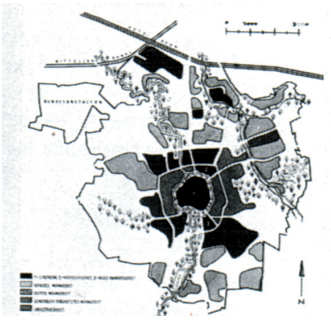


**Abb. 2.47**
Gliederungsplan Braunschweig

In dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt „stellt die Stadtstruktur ein räumlich lockeres, aber funktionell verflochtenes Gewebe einzelner Zellen menschlichen Maßstabes dar. Die vorhandenen Gebäudemassen der Großstädte sollen in überschaubare städtebauliche Einheiten aufgegliedert werden, welche dem Maßstab und Empfindungsvermögen sowie den im wesentlichen gleichbleibenden biologischen Voraussetzungen der Menschen angepaßt sind. Die Gliederung der Stadt bietet alle Voraussetzungen für Gesundheit, Wirtschaftlichkeit, gute Gestaltung und einen reibungslosen, auf ein Mindestmaß" **(Durth et al. 1998 (Band II), S. 503)** gebrachten Verkehr. Die kleinste Einheit des Stadtsystems „sowie des menschlichen Zusammenlebens ist die Wohnung, welche den Bestandteil einer Wohngruppe darstellt. Mehrere Wohngruppen bilden einen Stadtteil, welcher den Bedürfnissen der Bewohner nach Freizeit, Wohnen, Arbeit und Verkehr" **(Nutz 1998, S. 107)** gerecht wird. Die folgende Abbildung zeigt die Grundstruktur der gegliederten und aufgelockerten Stadt, diese Darstellung sieht die Änderung der städtebaulichen Probleme in der neuen Organisation und Zuordnung der vier Funktionen Wohnung, Arbeit, Erholung und Verkehr vor. **(Abb. 2.48)**

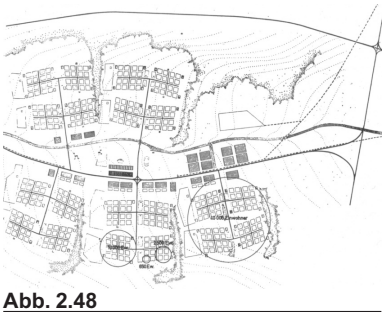


**Abb. 2.48**
Schema: Gegliederte und aufgelockerte Stadt

In den 50er Jahren wird von Hans Bernhard Reichow das Konzept des „organi-

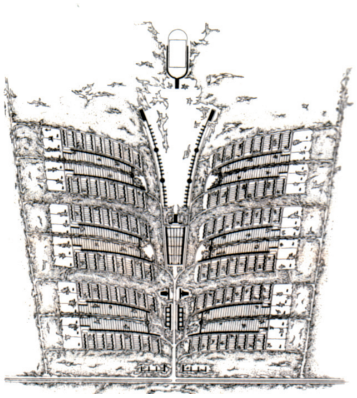


**Abb. 2.49**
Nachbarschaftseinheiten nach H.B Reichow

schen Städtebaus“ entwickelt und veröffentlicht. Nach Reichow sollen naturnahe Stadtmodelle entstehen, welche sich bevorzugt an organischen z.B. „baumartigen“ Gebilden orientieren. Die Hauptverkehrsstraßen bilden als „Verästelungen“ das Grundgerippe der Stadt. Diese Verkehrsstraßen werden radial vom Zentrum der Kernstadt aus in die umliegenden Wohngebiete geführt. Entlang den Hauptverkehrsstraßen, diesen Ästen des Stadtbaums, werden die Flächen für den Wohnbereich gruppiert. Diese werden in überschaubare Einheiten (Nachbarschaftseinheiten) gegliedert und sind „entsprechend den Zellen eines pflanzlichen Organismus zu Stadtbezirken“ **(Hagen 1986, S. 43)** zusammengefasst. **(Abb. 2.49)**

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre erlaubt der wachsende Wohlstand und die steigende Motorisierung immer breiteren Bevölkerungsschichten, den zunehmenden „Belastungen in den Zentren zu entfliehen und sich den Wunsch von einer Wohnung im Randbereich der Städte zu erfüllen.“ **(Feldkeller 1995, S. 25 ff.)** Im Zuge dieses Suburbanisierungsprozesses kommt es zur rigorosen räumlichen Trennung der Funktionsbereiche von Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen. Es entstehen in großer Zahl monofunktionale Wohngebiete, nach dem Prinzip der gegliederten und aufgelockerten Stadt angeordnet zu Nachbarschaftseinheiten mit 5.000 bis 10.000 Einwohnern.

2.3.3.2 Urbanität durch Dichte (1960-1975)

Anfang der 60er Jahre wird die gegliederte und aufgelockerte Stadt als Leitbild in Frage gestellt. Denn mit dem zunehmenden Wachstum der Städte wird die fortschreitende funktionale Entmischung immer problematischer. Edgar Salin hält vor dem Deutschen Städtetag ein Referat mit dem Titel Urbanität, in dem es darum geht die Zersiedlung zu stoppen und die frühere Attraktivität der Städte wieder zurückzugewinnen. Daraus entsteht der „Ruf nach Urbanität durch Dichte, der später mißbraucht wird als Begründung für höhere Ausnutzung von Grundstücken mit der Folge erheblicher Gewinne für Grundstückseigentümer und Investoren.“ **(Adrian et al. 1990, S. T24)**

Mitte der 60er Jahre wächst eine neue Art der Städtebaukritik heran, diese prangert den „verfehlten“ Städtebau an und beklagt gleichzeitig den Niedergang der Urbanität. Die Stadtplaner suchen nun nach passenden städtebaulichen Prinzipien nicht mehr in Fachbüchern, sondern in soziologischen Artikeln, wie z.B. in den Schriften „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ von Alexander Mitscherlich und „Die gemordete Stadt“ von Wolf Jobst Siedler. Die Planer erhoffen sich aus diesen Veröffentlichungen neue Hinweise auf das Verhalten von Menschen zu erfahren, um eine „besser geplante Stadt von morgen“ zu entwickeln. Auch der Deutsche Städtetag wirbt im Jahre 1971 mit dem Schlagwort „Rettet unsere Städte jetzt“, um die Politiker und Planer zu einer Umkehr der bisherigen Städtebaupolitik zu drängen. Dabei werden maßgeblich die Ansprüche des Autoverkehrs, der Verkehrslärm, die zunehmende Verschmutzung von Luft und Wasser, der Raubabbau an der Natur sowie der verschwenderische Verbrauch von Grund und Boden angeprangert **(Sack 1999, S. 55)**.

**Abb. 2.50**
Berlin, Märkisches Viertel

Die städtebauliche Planung in den 70er Jahren orientiert sich am Leitbild der „Urbanität durch Dichte“ sowie am Vorbild der kompakten Stadt. Diese Zielvorstellungen reagieren auf die Zersiedlung des Stadtumlandes durch die bisherige Gliederung und Auflockerung und versucht die Stadt wieder als Gesamtheit zu erfassen. Die entstandenen funktionalen Missstände sollen durch die Schaffung von Urbanität mit einer massiven Verdichtung der Stadtstruktur wieder ausgeglichen werden. In dieser Phase der dichten bzw. kompakten Stadtentwicklung entstehen zum einen Trabantenstädte (neue Siedlungen) am Stadtrand mit sechs Mio. neuen Wohnungen bundesweit, die eine starke räumliche Dichte ohne architektonische und städtebauliche Vielfalt aufweisen **(Abb. 2.50)**, zum anderen gigantische Großbauten für den Handel- und Dienstleistungssektor in den Innenstädten **(Abb. 2.51)**, da der tertiäre Sektor durch den allgemeinen Strukturwandel immer mehr an Bedeutung gewinnt **(Becker et al. 1998, 35 f.)**.

Die Schaffung von einer gewissen Urbanität durch die Verdichtung der Stadtstruktur

stellt die Modifizierung des vorherigen Leitbildes der gegliederten und aufgelockerten Stadt dar. Trotz dieser Modifizierung entstehen monofunktionale Quartiere mit vielgeschossiger und hoher Dichte der Baustruktur. Diese Stadtgebiete zeichnen sich in den 80er Jahren durch hohe Leerstände sowie durch eine erhebliche Fluktuation aus. Um die entstandenen Mängel der Neubausiedlungen am Stadtrand zu beseitigen, wird Mitte der 70er Jahre eine Sanierungswelle mit modernen Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung eingeleitet. Zeitgemäße städtebauliche Vorstellungen setzen auf die Kleinteiligkeit und die Eigenständigkeit der einzelnen Stadtteile. Angestrebt wird in diesem Zusammenhang die stärkere Mischung von städtebaulichen und verkehrlichen Nutzungen bei einer gleichzeitigen Umfeldverbesserung in den Wohnquartieren.

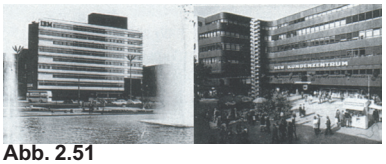


**Abb. 2.51**
Hamburg, Citynord

2.3.3.3 Behutsame Stadterneuerung und Partizipation (1970-1985)

Die Umgestaltung der Stadtzentren und des Wohnumfeldes prägen die Phase der behutsamen Stadterneuerung. Städtebauliche Planungen versuchen durch eine erhaltende Stadterneuerung der historischen Stadtquartiere die abwandernden Bevölkerungsgruppen in den Städten zu halten und aus dem Stadtumland zurückzugewinnen. Das Gesetz der Städtebauförderung (1971) sowie das Stadterneuerungsprogramm von 1974 stellt die Erneuerung der Altstadtquartiere in den Mittelpunkt der städtebaulichen Entwicklung. Gesondert werden auch Mittel für die Nachbesserung der Großwohnsiedlungen freigegeben **(Wiegandt et al. 2000, S. 50 ff.)**.

Da die Innenstädte in den 70er Jahren immer weiter zu Dienstleistungszentren umgebaut werden und dadurch der wertvolle innerstädtische Wohnraum zerstört wird, entstehen immer häufiger Bürgerinitiativen und Interessenverbände. Dadurch kann nun nicht mehr einfach über die Köpfe der Bevölkerung hinweg geplant werden, sondern es werden neue Formen der Bürgerbeteiligung (Partizipation) geschaffen. Die Stadtplanung konzentriert sich auf die Stadterneuerung in den vernachlässigten Innenstadtbereichen. Die innerstädtischen Stadtquartiere, deren Wohnqualität durch den motorisierten Individualverkehr stark eingeschränkt ist, werden nun durch Fußgängerzonen und verkehrsberuhigende Maßnahmen aufgewertet. Statt des Flächenabrisses von Stadtteilen mit schlechter Bausubstanz wird Mitte der 80er Jahre versucht diese Altbauquartiere behutsam zu erneuern. Die einzelnen Förderungsprogramme für die Altbaumodernisierung in den Stadtquartieren sowie die „Betroffenenbeteiligung“ (Beteiligung der Bewohner) bei der Stadterneuerung und Stadtmodernisierung in den Sanierungsgebieten sind die wesentlichen Kriterien der behutsamen Stadterneuerung **(Zwoch et al. 1991, S. 44)**.

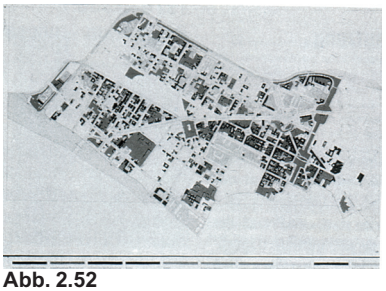


**Abb. 2.52**
Berlin, IBA Übersichtsplan

Die Internationale Bauausstellung (IBA) in Berlin, 1978 beschlossen vom Senat, verfolgt diese neuen Ziele der behutsamen Stadterneuerung. Der historische Stadtgrundriß wird wieder entdeckt und das alte Leitbild der städtischen Mischung wird kultiviert. **(Abb. 2.52, 2.53)** Die zwölf Grundsätze der behutsamen Stadterneuerung werden 1983 verabschiedet und sind darüber hinaus richtungsweisend für nationale aber auch internationale sozialorientierte Stadterneuerungsprogramme. Auf diesen Grundsätzen aufbauend werden von der Internationalen Bauausstellung Berlin GmbH im Stadtteil Kreuzberg anstatt geplanter 1.600 Neubauwohnungen insgesamt nur 360 neu gebaut, darüber hinaus aber 7.000 Altbauwohnungen saniert, vorgesehen waren 1.500.

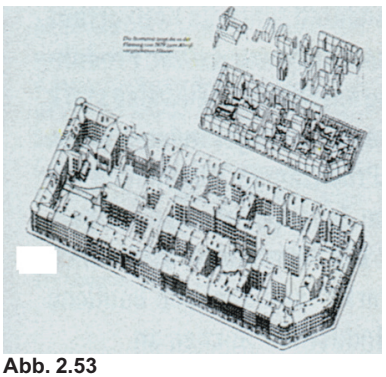


**Abb. 2.53**
Berlin, IBA Ritterstraße

Die zwölf Grundsätze der behutsamen Stadterneuerung:

1. Die Erneuerung muß mit den jetzigen Bewohnern und Gewerbetreibenden geplant und substanzerhaltend realisiert werden.
2. Planer sollen mit Bewohnern und Gewerbetreibenden in den Zielen der Erneuerungsmaßnahmen übereinstimmen, technische und soziale Planungen Hand in Hand gehen.
3. Die Eigenart Kreuzbergs soll erhalten, Vertrauen und Zuversicht in den gefährdeten Stadtteilen müssen wieder geweckt werden. Substanzbedrohende Schäden an Häusern sind sofort zu beseitigen.

4. Behutsame Änderung von Grundrissen soll auch neue Wohnformen möglich machen.
5. Die Erneuerung von Wohnungen und Häusern soll stufenweise geschehen und allmählich ergänzt werden.
6. Die bauliche Situation soll durch wenige Abrisse, Begrünung im Blockinneren, Gestaltung von Fassaden verbessert werden.
7. Öffentliche Einrichtungen sowie Straßen, Plätze und Grünbereiche müssen bedarfsgerecht erneuert und ergänzt werden.
8. Beteiligungsrechte und materielle Rechte der Betroffenen bei der Sozialplanung müssen geregelt werden.
9. Entscheidungen für die Stadterneuerung müssen offen gefunden und möglichst am Ort diskutiert werden. Die Betroffenenvertretung ist zu stärken.
10. Stadterneuerung, die Vertrauen erzeugt, braucht feste Finanzzusagen. Das Geld muß schnell und auf den Fall bezogen ausgegeben werden können.
11. Es sind neue Formen der Trägerschaft zu entwickeln. Treuhänderische Sanierungsträgeraufgaben (Dienstleistungen) und Baumaßnahmen sollen getrennt werden.
12. Die Stadterneuerung nach diesem Konzept muß über die Zeit der IBA hinaus gesichert sein **(Adrian et al. 1990, S. T62)**.

### 2.3.3.4 Ökologisch orientierte Stadtentwicklung (1980-1990)

Die Umweltprobleme und die Problematik der schwindenden Ressourcen geraten verstärkt durch die zweite Ölkrise von 1979 (erste Ölkrise 1973) immer stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit. Die hohe Bodenversiegelung, die hohe Luftverunreinigung durch Immissionen und der unkontrollierte Abbau der Ressourcen wird städtebaulich eingeschränkt durch das neue Leitbild des ökologisch orientierten Städtebaus. Es entstehen Mitte der 80er Jahre Gesetze und Richtlinien zur Reinhaltung von Luft, Wasser und Boden sowie zur Verstärkung des Lärmschutzes durch die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) werden nun umweltverschmutzende Maßnahmen staatlich verhindert und gesteuert.

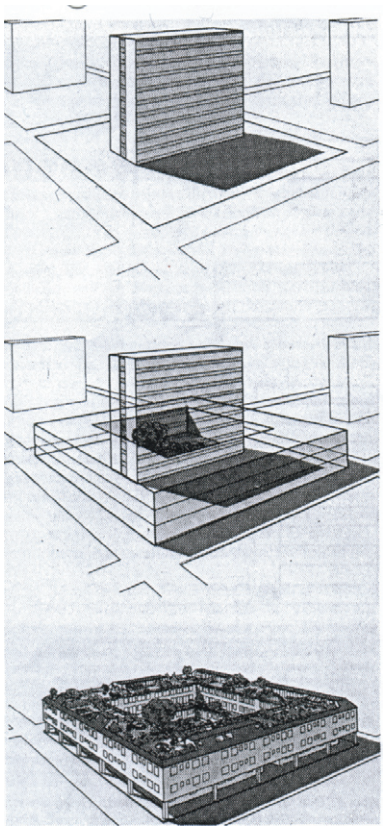


**Abb. 2.54**
Scheibe contra Wohnhof

Der ökologisch orientierte Städtebau strebt eine Planung mit relativer Verdichtung in den Stadterweiterungsgebieten an, wobei Verdichtung nicht gleichzeitig die Erhöhung der Geschosszahlen wie in den Großwohnsiedlungen der 70er Jahre bedeutet. Eine interessante städtebauliche Lösung für einen ökologisch verdichteten Wohnungsbau zeigt die folgende Abbildung **(Abb. 2.54)** mit dem Titel „Wohnscheibe contra Wohnhof: a. Eine zehngeschossige Wohnscheibe mit den rechtlichen Abstandsmaßen; b. Ein auf dem selben Areal errichteter dreigeschossiger Wohnhof mit 20% mehr Wohnraum; c. Eine Innenlandschaft, die vor den Türen der ebenerdig Wohnenden beginnt. Der erste Stock erhält Terassen und der zweite Stock private Freiräume auf dem Dach.“ **(Kennedy (Band I) 1984, S. 24 ff.)**

Die ökologischen Stadterneuerungsmaßnahmen passen sich im wesentlichen an die Standortfaktoren an und orientieren sich an der optimalen Nutzung des örtlichen Naturpotentials. Naturpotential bedeutet „Energie und Materie, Vernetzung der Stoff- und Energieflüsse mit Einbindung in die globalen Kreisläufe, eine angemessene Populationsdichte und das Prinzip der Symbiose.“ **(Kennedy 1984 (Band I), S. 89**) Anzustreben ist eine multifunktionale städtische Einheit mit einer ausgewogenen Mischung der Funktionen Wohnen und Arbeiten, die Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen sind dabei jeweils der Wohn- und Arbeitseinheit zugeordnet. Bei einer ausgewogenen Mischung und Vernetzung der städtischen Quartiere nehmen die Verkehrs- und Transportwege ab. Die Nutzungsmischung beeinflusst sowohl die Minimierung der Energie- und Stoffmenge als auch den geringeren Verbrauch von Flächen.

„Verdichtete Stadtteile müßten gegliedert und zum Teil aufgelockert und weniger dicht, zu kompakten städtischen Inseln, zusammengefaßt werden.“ **(Kennedy 1984 (Band I), S. 88)** Für die Durchsetzung einer ökologischen orientierten Stadterneuerung müssen die einzelnen Systeme, Lufthaushalt und Stadtklima, Energie-, Wasser- und Materialhaushalt, Natureinbindung und Regeneration sowie die soziale Einbindung und Vernetzung mit berücksichtigt werden. „Ökologisch orientierte Planung [...] ist vollständig in den Naturhaushalt

eingebunden und nutzt diese, ohne Schaden zu verursachen". **(Rahe 1997, S. 112)** Das bedeutet den Luft-, Wasser-, Material- und Energiehaushalt einer Siedlung mit dem Haushalt des Standortes in Einklang zu bringen. Die Aufgabe der Bewohner ist diese Mechanismen zu optimieren und zu kontrollieren. **(Abb. 2.55)**

Der Siedlungsbau unter ökologischen Gesichtspunkten muss folgende ökologische Ziele beinhalten. Der Flächenanspruch für das Wohnen muss mit den Grünbereichen abgewogen werden. Ein wichtiges Kriterium ist die gute Erreichbarkeit der Siedlung mit allen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Auto und Fahrrad etc.) sowie die Reduzierung der Verkehrserzeugung im Gebiet durch eine ausgewogene Verteilung der Stadtfunktionen. Ökologische Siedlungsgebiete werden im B-Plan festgelegt und die ökologischen Festsetzungen wie Anpflanzungen, Fassaden- und Dachbegrünung, Grünflächenschaffung, Sicherung von Biotopen, Begrenzung der Versiegelung usw. werden durch die Eingriffsregelung im Grünordnungsplan gesichert. Die Eingriffsregelung ordnet die Vermeidung von Eingriffen in den Naturhaushalt, vermeidbare Eingriffe müssen innerhalb des Planungsgebietes ausgeglichen werden **(Harder 1995, Vorlesung „Verkehrsplanung" Uni Hannover)**.

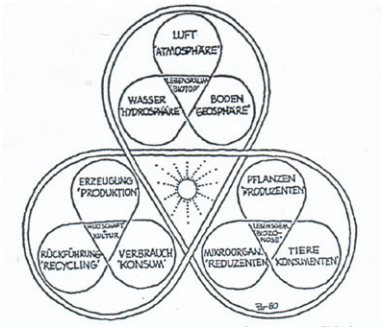



**Abb. 2.55**
Schema: Ökosystem

2.3.4 Leitbilder für den Stadtverkehr in der BRD

Ein übergeordnetes Ziel in der städtischen oder regionalen Verkehrsplanung gibt es in den 50er Jahren zunächst nicht. Anfang der 60er Jahre setzt die städtische Verkehrsplanung auf eine verkehrsgerechte Stadt. Die Automobilindustrie ist ein wichtiger Faktor des wirtschaftlichen Aufschwungs, das Leitbild der verkehrsgerechten bzw. autogerechten Stadt findet immer mehr Anklang im Bereich der städtebaulichen Verkehrsplanung. **(Abb. 2.56)**

**Abb. 2.56**
Kiel, verkehrsgerechte Stadtplanung

2.3.4.1 Die autogerechte Stadt (1955-70) sowie der stadtgerechte Verkehr (ab 1975)

Das Fachbuch „Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos" wird von H.B. Reichow veröffentlicht und ist das ausschlaggebende Leitbild für die Stadt- und Verkehrsplanung der 50er und 60er Jahre. Es werden radial vom Stadtzentrum ausgehende Straßensysteme angelegt, welche sich der Menge des Stadtverkehrs anpassen. Diese geschlossenen innerstädtischen Tangentensysteme entstehen in den Städten Hannover, Essen, Bochum, Dortmund, Bielefeld und Kassel. **(Abb. 2.57, 2.58)**

**Abb. 2.57**
Essen, Straßentangentensystem

Besonders durch die Trennung der Grunddaseinsfunktionen von Arbeiten und Wohnen (Charta von Athen) resultiert in den Städten eine verstärkte „Automobilisierung" der Bevölkerung. Die städtebauliche Planung mit dem Ziel einer Trennung der unterschiedlichen Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV) führt im Bereich des städtischen Verkehrsnetzes zu einer erhöhten Verkehrserzeugung **(Barth et al. 1999, S. 153 ff.)**.

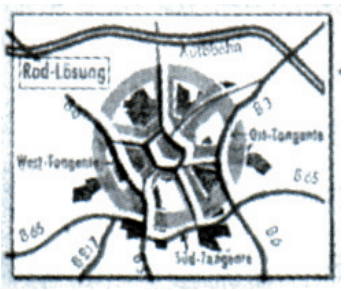



**Abb. 2.58**
Hannover, Umleitung der Verkehrsströme

Die meisten Städte besitzen in den 50er Jahren ein ausgebautes und leistungsfähiges Verkehrssystem aus Bussen und Bahnen, um so erstaunlicher ist es, dass sich die Bevölkerung aber auch die Politik, Planer und Medien zur extremen individuellen Motorisierung hin bewegen. Die Verkehrsplanung in den 60er und 70er Jahren setzt auf Maßnahmen (Stadtautobahnen, Schnellstraßen, Autobahnausbau etc.) die eine verkehrsgerechte Stadtentwicklung garantieren. **(Abb. 2.59)** Zwischen 1960 und 1973 vervierfacht sich die Zahl der gefahrenen Autokilometer und die Strecke der Autobahnen verdoppelt sich. Der städtebauliche Umbau zugunsten des Autoverkehrs durch die Hierarchisierung der Straßen in den Städten sowie die Zunahme des Massenverkehrsmittels (Pkw) prägt die verkehrsgerechte Stadtentwicklung in diesen Jahren.

**Abb. 2.59**
Leverkusen, Stadtautobahn

Es werden Schnellstraßen durch Altstädte und Autobahnkreuze durch Wälder geschlagen. „Durch das systematische Vernachlässigen des öffentlichen Personennahverkehrs und das Versäumen seines Ausbaus setzt die Massenbewegung zum Auto erst richtig ein [...]. Der überdimensionierte Ausbau des Straßenverkehrsnetzes führt nicht zur grundlegenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, sondern verursacht den täglichen Kollaps in vielen Städten.

Und während die autogerechte Stadt nicht einmal dem Auto gerecht wird, haben sich die Lebensbedingungen für die Bewohner und nicht-motorisierten Nutzer der Straßen katastrophal verschlechtert.“ **(Häußermann et al. 1996, S. 200 f.)**

Bedingt durch die weltweite Ölkrise der 70er Jahre wird dieser nachteiligen motorisierten Verkehrsentwicklung mit Hilfe von modernen Konzepten für den Stadtverkehr entgegengewirkt. Die Planung und Realisierung von Fußgängerzonen in den Innenstädten sowie die Verkehrsdämpfung und Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten sind die wichtigsten Maßnahmen der neuen stadtgerechten Verkehrsplanung. Um den Wandel weg vom MIV hin zu den alternativen Verkehrsarten ÖPNV, RADV und FUGV (Umweltverbund) zu unterstützen, wird in den 80er Jahren das verkehrsplanerische Leitbild des stadtverträglichen Verkehrs im Sinne eines umweltverträglichen Verkehrs entwickelt.

### 2.3.4.2 Fußgängerzonen im Stadtzentrum (ab 1970), Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (ab 1975)

**Abb. 2.60**
Hamburg, Passagen Innenstadt

Die Aufenthaltsqualität der Städte wird durch das Konzept der Fußgängerzonen in den Innenstädten sowie durch die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Wohnquartieren zurückerobert. In einigen Städten werden Fußgängerzonen als überdachte Passagen gestaltet, um den Nutzern ein attraktives Einkaufen oder einfach nur einen angenehmen Aufenthalt auch an kalten und regnerischen Tagen zu ermöglichen **(Abb. 2.60)**. Durch den Umbau der Verkehrsstraßen zu Fußgängerzonen im Stadtzentrum erhalten die historischen Einkaufsstraßen ihre alte Bedeutung wieder. Die erste Fußgängerzone wird schon 1964 in Braunschweig eingerichtet, die bedeutendste entsteht dann im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen 1972 in München. „Da der Bau von Fußgängereinkaufsstraßen auch den Erfordernissen des Wirtschaftsgüterverkehrs gerecht werden muß, sind umfangreiche Verkehrsuntersuchungen, Einzelmaßnahmen und vorbereitende Abstimmungsgespräche mit den Anliegern“ **(Hotzan 1997, S. 133)** durchzuführen.

**Abb. 2.61**
Fahrbahnverengung

Diese städtebauliche Methode der verkehrsberuhigten Zonen wird ab Mitte der 70er Jahre auch für die innerstädtischen Wohngebiete weiterentwickelt und umgesetzt. Das Prinzip der verkehrsberuhigten Zonen soll eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraumes durch Fußgänger, spielende Kinder etc. auf der einen Seite, Anlieger- und Lieferverkehr sowie ÖPNV auf der anderen Seite gewährleisten. „Die Verkehrsberuhigung hat eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit zur Voraussetzung, die entweder durch Verkehrsregelung (Geschwindigkeitsbegrenzung max. 25 bis 30 km/h) oder durch bauliche Maßnahmen (Höckerschwellen, Fahrbahnverengung, Fahrbahnverschwenkung etc.) erreicht werden sollen. Die Erfahrungen zeigen, daß Geschwindigkeitsbegrenzungen wegen mangelhafter Kontrolle nur bedingt wirksam sind und Höckerschwellen“ **(Vortrag Beckmann, bei Schleife 1978, S. 346)** den fließenden Radfahrverkehr einschränken. Dagegen haben sich die Maßnahmen der Fahrbahnverengungen **(Abb. 2.61)** und Fahrbahnverschwenkungen **(Abb. 2.62)** für die Verkehrsreduzierung bzw. -dämpfung als geeignet erwiesen, zusätzlich kann bei diesen Maßnahmen der Straßenraum als Erlebnisbereich ausgebildet werden. Diese Maßnahmen sollen letztlich eine Verschlechterung des Angebotes für den fließenden Verkehr erzeugen. Verkehrsdämpfung bedeutet in diesem Zusammenhang eine Temporeduzierung auf 30 km/h (Tempo 30 Zone), der Begriff Verkehrsberuhigung beschreibt dagegen die Temporeduzierung auf 5 km/h, Schrittgeschwindigkeit (Tempo 5 Zone bzw. Spielstraßen).

**Abb. 2.62**
Fahrbahnverschwenkung

Die Wiederherstellung einer menschengerechten Umwelt und die Verbesserung der Wohnqualität sind die wichtigsten Aufgaben der Stadtentwicklung. Das schwierigste Problem ist der Abbau des motorisierten Verkehrs und seiner Anlagen. Alle Wege, die zu diesem Ziel führen, werden unter dem Begriff der Verkehrsberuhigung zusammengefaßt. „Verkehrsberuhigung wird als Planungsprinzip definiert, das die städtebauliche und verkehrliche Ordnung entsprechend den Ansprüchen der Bevölkerung nach erhöhter Verkehrssicherheit, verbessertem Immissionsschutz und nach verstärkter sozialer Brauchbarkeit der öffentlichen Freiräume, insbesondere der Straßen

anstrebt.“ **(Walprecht 1983 (Band I), S. 131)** Aus der Sicht der Verkehrsplaner kann die Reduzierung der Verkehrsstärke durch Widerstandserhöhungen mit Hilfe von baulichen Maßnahmen erhöht werden. Verkehrsberuhigung führt zum einen zur Verkehrssicherheit zum anderen zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Die Wohnumfeldverbesserung durch Beruhigung des Verkehrs ist eine der wichtigsten städtebaulichen Aufgaben. In den Wohngebieten müssen die Straßen grundlegend verbessert werden, um Wohnlichkeit, Umweltqualität, Verkehrssicherheit und das Stadtbild deutlich zu verbessern. Der Straßenumbau und die Verkehrsregelungen sollen zu den Sicherheitsansprüchen entsprechender Verkehrsverringerung der Fahrgeschwindigkeit sowie der Verkehrsmenge führen und damit zur Entlastung des Verkehrslärmes und zur Reduzierung der Verkehrsabgase beitragen. Die Straße wird durch unterschiedliche Maßnahmen gestalterisch aufgewertet und für alle Verkehrsarten nutzbar gemacht. „Bei einer Quartiersberuhigung bleiben die angrenzenden Verkehrs- und Hauptstraßen normalerweise außer Betracht [...]. Die Verkehrsberuhigung muß daher flächenhaft angewandt und entsprechende Beruhigungsmaßnahmen auch auf die Hauptverkehrsstraßen ausgeweitet werden. Es werden sich auch quartiersübergreifende Netzeänderungen als nötig erweisen.“ **(Walprecht 1983 (Band I), S. 3**) Durch die Veränderung des Straßennetzes kann der Durchgangsverkehr reduziert werden, z.B. bei der Auflösung eines Rasternetzes in ein System aus Straßenschleifen sowie in ein Prinzip aus Sackgassen sichert die kurzen Erschließungswege und verhindert gleichzeitig den Durchgangsverkehr **(Abb. 2.63)**. 1980 werden die neuen Verkehrszeichen für den verkehrsberuhigten Bereich in die Straßenverkehrsordnung (§41 Abs.4a StVO) mit aufgenommen und 1981 gemäß §9 Abs.1 Nr 11 BBauG als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen **(Walprecht 1983 (Band I), S. 2 ff.)**.

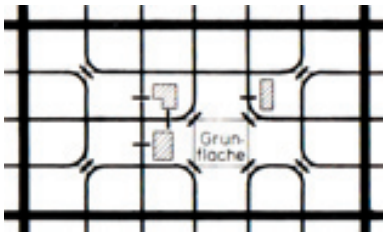



**Abb. 2.63**
Straßennetz zur Verkehrsberuhigung

„Der verkehrsberuhigte Bereich ist eine besondere Form einer öffentlichen Verkehrsfläche. Auf diesen Straßen ist die straßenverkehrsrechtliche Trennung der Verkehrsarten (Separationsprinzip) aufgehoben. Es besteht ein nebeneinander von Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen, die sich nach dem Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme zu verhalten haben. Im einzelnen gelten folgende Verhaltensregeln:

- die Straße darf in ihrer ganzen Breite durch Fußgänger benutzt werden;
- Kinderspiele sind überall erlaubt;
- der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten;
- die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern;
- die Fußgänger dürfen den Fahrzeugverkehr nicht unnötig behindern;
- das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- und Aussteigen, zum Be- und Entladen;
- wer aus einem verkehrsberuhigten Bereich auf eine andere öffentliche Verkehrsfläche einfährt, muß den Vorrang des übrigen Verkehrs beachten.“ **(Walprecht 1987 (Band II), S.4 ff.)**

2.3.4.3 Verbesserung und Erneuerung des Radfahrwegenetzes (ab 1982)

Die durchgeführten Verkehrberuhigungsmaßnahmen beschäftigen sich vorrangig mit dem Konflikt zwischen Fußgänger und dem motorisierten Verkehr, dabei wird der Radfahrverkehr häufig außen vorgelassen. Gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr ist der Radfahrer jedoch genauso ungeschützt ausgesetzt wie der FUGV. Daher wird ab 1982 die Sicherheit des Radverkehrsnetzes im Stadtverkehr stärker gefördert. „Nicht jedes Radwegenetz kann als fahrradfreundliches Radwegenetz bezeichnet werden [...]. Um ein fahrradfreundliches Radwegenetz zu erhalten, bedarf es einer sorgfältigen Planung [...]. Im Rahmen einer Sofortaktion sind Radverkehrsstreifen auf Bürgersteigen und Fahrbahnen anzulegen, da dies mit einfachen Mitteln ohne rechtliche und bauliche Schwierigkeiten möglich ist.“ **(Walprecht 1987 (Band II), S. 163)** Weitere Maßnahmen sind dann der Neubau oder Umbau von Straßen, wobei diese Bestandteil eines umfassenden Radverkehrswegenetzes sind **(Abb. 2.64)**. Darüber hinaus werden an wichtigen Zielpunkten (Innenstadtzentrum, Erholungseinrichtungen etc.) Fahrradabstell-möglichkeiten sowie Orientierungsmöglichkeiten eingerichtet **(Walprecht 1987 (Band II), S. 164 f.).**

**Abb. 2.64**
Radverkehrswegenetz

## 2.4 Städtebauliche und verkehrliche Gesetze im wiedervereinigten Deutschland (1990-2000)

Nach vierzig Jahren der Trennung Deutschlands und besonders die Zugehörigkeit zu verschiedenen Gesellschaftssystemen sind die Lebensverhältnisse in den beiden Teilen Deutschlands unterschiedlicher denn je. Zahlreiche westdeutsche Gesetzeswerke müssen auf die anders gelagerten Probleme der ostdeutschen Städte übertragen werden. Das Investitions- und Maßnahmengesetz (BauGB-MaßnG) wird innerhalb kürzester Zeit entwickelt, um die Bewältigung der Anpassungsprozesse Ostdeutschlands gesetzlich zu regeln. Im Mittelpunkt der städtebaulichen Maßnahmen steht die Sicherung und Verbesserung des Wohnraumbestandes in den Großwohnsiedlungen sowie die Revitalisierung der Innenstädte **(Wiegandt et al. 2000, S. 52 f.)**.

Seit 1991 sind städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in Städten gemeinsames Programm (S-Programm) des Bundes und der Länder. Schwerpunkt des Programmes ist die erhaltende Erneuerung der Innenstädte, denn die öffentliche Infrastruktur wie Straßen, Wege und Plätze, öffentliche Parks, Kinderspiel- und Freizeitsportanlagen erfordern eine dringende Erneuerung. Auch die städtebauliche Weiterentwicklung der großen ostdeutschen Neubaugebiete ist ebenfalls gemeinsames Programm (N-Programm) des Bundes und der Länder, Zielsetzung dabei ist die Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude in den Neubaugebieten der 70er und 80er Jahre. Das Spektrum der notwendigen Förderungsmaßnahmen ist weit gefächert, dazu gehören die Neu- und Umgestaltung der Innenhöfe zu attraktiven grünen Aufenthaltsmöglichkeiten, das Anlegen von Kinderspielplätzen und Jugendhäusern, Gestaltung von innergebietlichen Grünzügen sowie Maßnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes. Die Neugestaltung des öffentlichen Straßenraumes beseitigt die bestehenden Missstände, die Neuordnung der Pkw-Stellplätze trägt zur funktionsgerechten Weiterentwicklung der Wohngebiete bei. Die Herstellung von Radwegeverbindungen sowie die Vernetzung mit dem schon bestehenden Radwegenetz verbessert die innergebietliche Erschließung der Wohngebiete **(Pfaff et al. 2001, S. 25 f.)**.

„1990 bestand ungeachtet der Wiedervereinigung in der BRD ein zweigeteiltes Städtebaurecht, das BauGB Dauerrecht einerseits und das bis Ende 1997 befristete BauGB-MaßnG andererseits. Dieses befristete Gesetz, das ein Teil des im Mai 1990 in Kraft getretenen Wohnungsbau- Erleichterungsgesetzes darstellt, ist 1993 durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz erweitert worden. Für die neuen Bundesländer sind darüber hinaus [...] die Sonderregelungen des §246a BauGB und Sonderbestimmungen des §19 BauGB (MaßnG) bis Ende 1997 gültig.“ **(Nutz 1998, S. 162 f.)** Neben diesen Regelungen wird in den neuen Bundesländern das Instrument des Vorhaben- und Erschließungsplanes auf der Ebene des Bebauungsplanes eingeführt und aus dem Flächennutzungsplan heraus entwickelt. Dabei kann ein Investor einen Vorhaben- und Erschließungsplan durchführen, wobei der Investor die Planung des Vorhabens sowie die Erschließung übernimmt. Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist somit eine alternative zum Bebauungsplan für konkrete Bauvorhaben; ein Durchführungsvertrag mit Realisierungsfrist wird festgelegt, nach Ablauf der Realisierungsfrist wird der Vorhaben- und Erschließungsplan entschädigungslos aufgehoben **(BauGB 1998, S. 21)**.

Für Gesamtdeutschland ordnen seit 1998 die Landespläne, als Fachpläne im Landesraumordnungsprogramm festgehalten, die Räume der Länder. Die Raumordnungspläne regeln die Entwicklung für einen Großraum im Maßstab 1:50.000 bis 1:100.000, die dazu gehörigen Erläuterungskarten differenzieren das Raumordnungsprogramm für die einzelnen Fachgebiete (Siedlungsstruktur, Verkehr etc.). Die nächst „kleinere“ Ebene bilden die Bauleitpläne, Flächennutzungsplan im Maßstab 1:10.000 und der Bebauungsplan sowie der Vorhaben- und Erschließungsplan im Maßstab 1:1.000. Dieser seit Ende 1997 in Kraft getretene Plan ist „im engeren Sinne nicht mehr als ein Vorschlag eines Vorhabenträgers, ein konkretes Vorhaben auf einem oder mehreren Grundstücken entsprechend den Darstellungen des Vorhaben- und Erschließungsplanes zu

bauen. Rechtlich bedeutsam wird der VEP erst dann, wenn er nach Durchführung des in § 7 BauGB-MaßnahmenG vorgesehenen Verfahrens als Bestandteil einer Satzung durch die Gemeinde beschlossen wird. Eine solche Satzung über den VEP knüpft damit an ein konkretes Investitionsvorhaben an." **(Apel et al. 1995, S. 77)** „Der Vorhaben- und Erschließungsplan (§12 BauGB) ist ein vorhabenbezogener Bebauungsplan. Er findet bevorzugt Anwendung, wenn für ein konkretes Projekt möglichst schnell gültiges Baurecht geschaffen werden soll. Die Gemeinde kann durch Satzung die Zulässigkeit von Vorhaben bestimmen, die nicht bereits nach den §§ 30, 31, 33 bis 35 des BauGB zulässig sind." **(Sparschuh et al. 1998, S. 101)**

Das Fernstraßengesetz (seit 1962 Bundesfernstraßengesetz) „schreibt für Bundesfernstraßen vor, daß der Bundesminister für Verkehr im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens nach §16 im Einvernehmen zwischen Bund und Land die noch nicht detaillierte Planung und Linienführung verwaltungsintern verbindlich bestimmt. Mit Hilfe des Linienbestimmungsverfahrens [...] werden auch unterschiedliche Varianten hinsichtlich ihrer Auswirkung beurteilt und die Verträglichkeit mit anderen Zielen überprüft. Die Planfeststellungsverfahren werden für Anlagen des Straßenverkehrs nach folgenden Gesetzen durchgeführt: (Bundes)Fernstraßengesetz, Straßengesetze der Länder, Baugesetzbuch (Bebauungsplanverfahren). [...] Die baurechtlichen Voraussetzungen für die Straßenverkehrsprojekte der Gemeinden werden in der Regel nach dem Baugesetzbuch geschaffen. Dieses Gesetz schreibt vor, daß die Bauleitplanung die Belange des Verkehrs berücksichtigt. In den Flächennutzungsplänen sind die Flächen für den überörtlichen Verkehr und die örtlichen Hauptverkehrsstraßen darzustellen (grobe Vorplanung, Linienbestimmung). Der Bebauungsplan enthält dann die für ein Planfestellungsverfahren (Bebauungsplanverfahren) notwendige Detailplanung mit entsprechender Parzellenschärfe." **(Meusebach et al. 1994, S. 80 ff.)**

Das 1991 verabschiedete Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz schafft die rechtliche Voraussetzung für die beschleunigte Planung zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern sowie zwischen den neuen und alten Bundesländern. Das Gesetz regelt die Planung von Verkehrswegen bundeseigener Eisenbahnen, Bundesfernstraßen, Verkehrsflughäfen und Straßenbahnen. Da das Beschleunigungsgesetz für die Verkehrsinfrastruktur zuerst nur bis Ende 1999 rechtskräftig ist, wird die Geltungsdauer des Gesetzes bis Ende 2010 verlängert, da das Ziel des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern bisher noch nicht erreicht worden ist **(www.bundesrat.de)**.

Es werden auf der Ebene des Raumordnungsplanes die Bedarfsermittlung, auf der Ebene des Flächennutzungsplanes (F-Plan) das Linienbestimmungsverfahren und auf der Ebene des Bebauungsplanes (B-Plan) das Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

| **Städtebaurecht (BauGB)** | **Verkehrsplanung (Fernstraßengesetz)** | **Verkehrsordnung, -recht (Straßenverkehrsordnung)** | **Maßstab** |
|---|---|---|---|
| Raumordnungsplan | Bedarfsermittlung | | 1:50.000 - 1:100.000 |
| F-Plan | Linienbestimmungs-verfahren | Generalverkehrsplan, ab 1962 Verkehrsentwick-lungsplan | 1:5.000 - 1:20.000 |
| B-Plan und VEP | Planfeststellungs-verfahren | Detailverkehrspläne | 1:500 - 1:1.000 |

Der Verkehrsentwicklungsplan beschreibt in einer Analyse die unterschiedlichen Verkehrsströme im Bestand und hält deren Mängel fest. Aus der Analyse werden Prognosen entwickelt, welche die zukünftige Entwicklung für die nächsten 15 Jahre formulieren. Die folgenden Varianten (Szenarien) beschreiben die Entwicklung der einzelnen Prognosen und bewerten diese. Aus den Vor- und Nachteilen werden Empfehlungen in einem Entwurf formuliert, welche dann politisch kontrolliert werden. Die Straßen werden folgendermaßen klassifiziert: die Bundesfernstraßen (Autobahn, Stadtautobahn und Bundesstraße) werden vom Land geplant und vom Bund finanziert; die Land- und Kreisstraßen werden auch vom Land geplant, aber vom Land oder Kreis finanziert; die Gemeindestraße plant und finanziert die Stadt oder Gemeinde; die Privatstraßen werden vom Privateigentümer bezahlt und geplant.

2.4.1 Gesetze und Verordnungen in den neuen und alten Bundesländern (1990-97)

Durch den am 18. Mai 1990 unterschriebenen Staatsvertrag verpflichtet sich die ehemalige DDR die neuen Rechtsgrundlagen, die BauGB und dem Raumordnungsgesetz entsprechen, anzunehmen. Damit wird die Grundlage für die Sicherheit von Planungen und Investitionen für bauliche Vorhaben geschaffen und rechtlich gesichert. Denn die „Übernahme des Westdeutschen Rechts schaffe wenigstens die Möglichkeit, daß die Investoren in West- und Ostdeutschland gleiche Investitionsvoraussetzungen vorfanden." **(Nutz 1998, S. 160)**

Die mit dem Staatsvertrag zugesicherte Erstellung von Rechtsgrundlagen tritt am 31.7.1990 mit der Bauplanungs- und Zulassungsverordnung (BauZVO) zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und der Investition in den Gemeinden in Kraft. Diese BauZVO entsteht unter der Mithilfe der Bundesregierung. Dabei wird das System der zweistufigen Bauleitplanung (§§1-18), die Regelung der Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes (§§29-38), das Regelwerk von Sanierungsmaßnahmen (§§136-164), Erhaltungssatzungen, Gebote zur Modernisierung und Instandhaltung (§§172-177) sowie die Möglichkeit der sozialen Abfederung von Maßnahmen und der Gewährung eines Härteausgleiches (§§180-181) übernommen. „Mit dem Inkrafttreten des Einigungsvertrages am 3.10.1990 ist generell das gesamte BauGB auf dem Gebiet der ehemaligen DDR gültig. Damit trat im Prinzip sämtliches Städtebaurecht der DDR außer Kraft, bis auf die bis Ende 1997 befristeten Sonderregelungen, die im §246a BauGB festgesetzt sind und Überleitungsvorschriften anlässlich der Wiedervereinigung beinhalten. Mit dem §246a BauGB wurden zudem einzelne Vorschriften des Maßnahmengesetzes zum BauGB in den neuen Bundesländern für anwendbar erklärt." **(Nutz 1998, S.161)**

2.4.2 Gesetze für Gesamtdeutschland: Novellierung BauGB (1998)

„Auf der Bundesebene hat mit der Novelle des Baurechts das Gebot einer nachhaltigen Entwicklung Eingang in die generellen Planungsziele des Baugesetzbuchs gefunden. Damit wird verdeutlicht, dass nachhaltige Entwicklung für alle Lebensbereiche als ein Leitbild gilt, dem auch die städtebauliche Planung verpflichtet ist." **(BMVBW 2001, S. 27)** Die wichtigsten Änderungen des Bau- und Raumordnungsgesetzes (BauROG) vom 1.1.1998 umfassen die Aufnahme des zuerst nur in den neuen Bundesländern geltenden Maßnahmengesetzes in das Planungsrecht für Gesamtdeutschland und damit die rechtskräftige Einführung des Vorhaben- und Erschließungsplans in Westdeutschland.

**Abb. 2.65**
Schema: Nachhaltige Entwicklung

Darüber hinaus wird in der Novelle des BauGB 1998 der Begriff der geordneten städtebaulichen Entwicklung durch den Begriff nachhaltig (§1 Abs. 5 BauGB) ersetzt. Im Bereich einer nachhaltigen Raumentwicklung müssen die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche mit den ökologischen Funktionen in Einklang gebracht werden (§1 Abs. 2 ROG). Auf diese Weise wird auf die im Juni 1996 in Istanbul abgehaltene UNO-Konferenz: Menschliche Siedlungen (Habitat II) eingegangen, welche im Kapitel II, §29 die Vorstellungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung beschlossen haben. „Nachhaltige Stadtentwicklung ist ein integrierter, fachpolitischer- und fachplanungübergreifender Ansatz, der soziale und ökonomische und ökologische Aspekte in ihren Wechselwirkungen betrachtet." **(Schreckenberg et al. 1999, S. 7).** **(Abb. 2.65)**

Eine nachhaltige Entwicklung wird durch ökologische, ökonomische und kulturelle Faktoren und durch das soziale Gefüge bestimmt. „Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten und dazu beitragen, eine menschenwürdigere Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu sichern." **(BauGB 1998, S. 9)** Der soziale Aspekt zeichnet sich aus durch die Erhaltung und Verbesserung von Gerechtigkeit, Freiheit und Mitbestimmung, der ökologische und ökonomische Aspekt durch die Erhaltung und Verbesserung der natürlichen und volkswirtschaftlichen Grundlagen sowie der kulturelle Aspekt mit der Erhaltung und Weiterentwicklung der kulturellen Werte und Eigenarten. Nachhaltige Stadtentwicklung findet sich in den Eigenschaften Dichte, Mischung

und Polyzentralität wieder, das bedeutet die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Städte soll die Zersiedlung der Struktur verhindern, die Stadtfunktionen mischen sowie die Region stärken, um lange Transportwege zu verhindern. Das wichtigste Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist die Ausgewogenheit der einzelnen Faktoren untereinander. Für die nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung liegen die entscheidenden Ansätze in einer nachhaltigen Entwicklung der räumlichen Nutzungsstrukturen mit integrierter Verkehrsentwicklung, insbesondere aber auch in der Flächensparsamkeit und der Vernetzung untereinander. Von besonderer Bedeutung ist die Nutzung der vorhandenen Strukturen, Potentiale, Besonderheiten und Maßstäbe in der Stadt, das führt zur gerechten Standortwahrung und nachhaltigen Weiterentwicklung **(Diepgen 2000, Eröffnungsrede „Urban 21“,Berlin)**.

2.4.3 Gegenüberstellung der maßgeblichen Gesetze in Ost- und Westdeutschland

Die folgende Tabelle stellt die unterschiedlichen gesetzlichen Rahmenbedingungen von 1945-49 im Nachkriegsdeutschland, von 1949-89 in der Deutschen Demokratischen Republik und in der Bundesrepublik sowie von 1990-1998 in den neuen und alten Bundesländern dar.

| DDR 1949-89 / neue Bundesländer ab 90 | BRD ab 1949 / neue Bundesländer ab 90 |
|---|---|
| 1942: Deutsches Baugesetzbuch | 1942: Deutsches Baugesetzbuch |
| 1948: Sächsisches Baugesetz (Neufassung) | |
| 1949: Zweijahresplan zum Wiederaufbau der Städte | 1949/50: Aufbaugesetze der Länder |
| **Teilung Deutschlands in DDR und BRD** | **Teilung Deutschlands in BRD und DDR** |
| 1950: 16 Städtebaugrundsätze, Aufbaugesetz | 1950: Entwicklung des Baugesetzes |
| 1952: Verwaltungsreform, Auflösung der Länder (Neugliederung der Republik in 14 Bezirke und 217 Kreise ) | 1953: Wohnraumbewirtschaftungsgesetz und Baulandbeschaffungsgesetz |
| 1954: Fünfjahresplan | |
| 1958: Kommission für Städtebau und Architektur fordert neue Empfehlungen aus den 16 Grundsätzen heraus zu entwickeln | 1955: Wohnbaugesetz und Bauprogramm für sechs Jahre |
| 1959: Aufstellung erster Siebenjahresplan | |
| **Mauerbau (1961)** | |
| 1961: Wiederaufbau der Stadtzentren (Ministerratbeschluss sowie 1963 Politbüro-bestätigung) | 1960: Bundesbaugesetz (BBauG), erste einheitliche Rechtsordnung für die BRD |
| 1964: Siebenjahresplan und Rationalisierung in Planung / Bau (MR-Beschluss 1966) | 1962: Baunutzungsverordnung (BauNVO) |
| 1966: Generalbebauungsplanung und Generalverkehrsplanung | |
| 1971: Fünfjahresplan, Sozialprogramm | 1971: Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) |
| 1975: Denkmalschutzjahr führt 1979 zum Denkmalschutzgesetz | 1975: Bundesraumordnungsprogramm |
| 1976: Fünfjahresplan | 1976: Novellierung des Bundesbaugesetzes, Wohnungsmodernisierungsgesetz |
| | 1977: Novelle zur Baunutzungsverordnung |
| 1981: Fünfjahresplan | 1980: Wohnungsbauänderungsgesetz |
| 1982: Komplexrichtlinien für den Wohnungsneubau und Grundsätze zur sozialistischen Entwicklung | 1984: Novelle zum Städtebauförderungsgesetz (weitere 1986, 1990 und 1993) |
| 1986: Komplexrichtlinien zur Planung von Wohngebieten | 1987: Einführung Baugesetzbuch (BauGB) |
| **Wiedervereinigung Deutschlands 1990** | **Wiedervereinigung Deutschlands 1990** |
| 1990: Beitritt der DDR zur BRD | 1990: Novelle der Baunutzungsverordnung |
| 1990: Einigungsvertrag mit Gesamteinführung des BauGB in den neuen Bundesländern | 1990: Planzeichenverordnung (PlanzV) |
| | 1990: Maßnahmengesetz (BauGB-MaßnG) auf 5 Jahre befristet |
| 1990: Bauplanungs- und Zulassungsverordnung (zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung) | |
| 1990: Sonderregelungen für Gebiete in § 246a | |
| 1991: Einführung des Vorhaben- und Erschließungsplanes auf der Ebene des Bebauungsplanes | 1994: Verfassungsreform |
| | 1996: Gesetz zur Änderung des Baugesetzbuches BauGB |
| 1993: Investitions- und Wohnbaulandgesetz bis 1997; Novellierung des § 246 BauGB im Baugesetzbuch | 1998: Bau- und Raumordnungsgesetz (BauROG) und Änderung des BauGB; durch die Änderung des BauGB wird der Vorhaben- und Erschließungsplan auch in den alten Bundesländern eingeführt |
| (nach Schleife und Lerm) | (nach Söfker und Juckel) |

## 2.5 Leitbilder (zukünftige Zielvorstellungen) für die gesamtdeutsche Entwicklung ab 1990

Mit der Einführung der bundesdeutschen Gesetze und Rahmenbedingungen in den neuen Bundesländern entsteht eine gesamtdeutsche Entwicklung im Bereich der Raumordnung, der Landes- und Regionalplanung sowie der Städtebauplanung. Das Leitbild für die siedlungsstrukturelle Entwicklung beschreibt den Ausbau und die Stärkung der dezentralen Raum- und Siedlungsstruktur, das Ziel ist die Entwicklung von gering verdichteten, agglomerationsfreien Räumen **(Häußermann et al. 1996, S. 311)**.

### 2.5.1 Städtebauliche Leitbilder

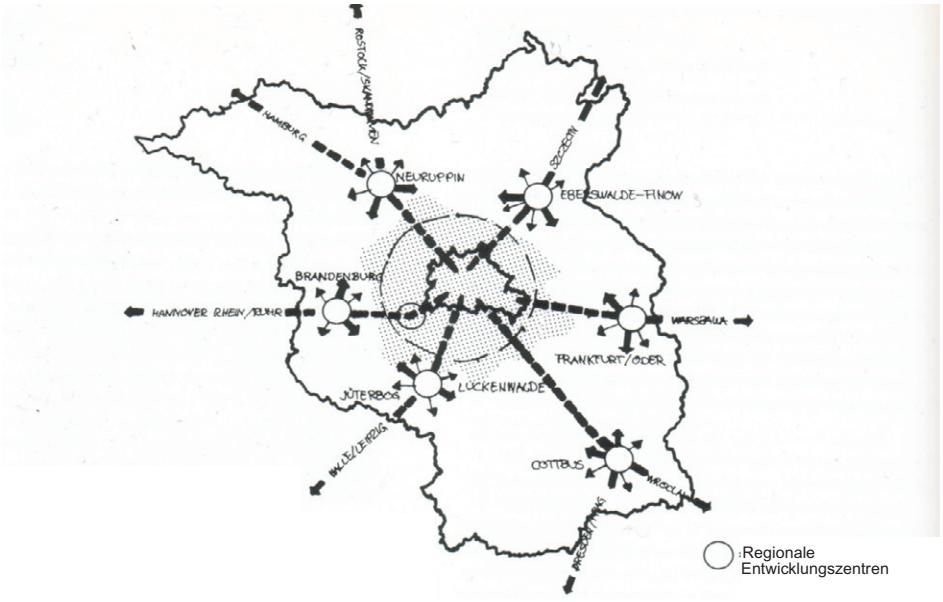
Die neuen Leitbilder der 90er Jahre betreffen nicht nur die städtische Entwicklung mit ihren Maßnahmen der Stadterneuerung, Innenstadtentwicklung, Ergänzung und Lückenbebauung sowie die Verkehrsentwicklungsmaßnahmen der Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung und der Ausgeglichenheit von MIV und den Umweltverbund, sondern auch die Stadtregion. Dies zeigt sich besonders in dem Leitbild der „Dezentralen Konzentration" sowie in dem Stadtregionsmodell der „Zwischenstadt". Die neuen Aufgaben des Städtebaus beinhalten Konzepte der Nutzungsmischung, die Entwicklung von kompakten Städten sowie einer ausgewogenen Konzentration, wobei der Gedanke der Konzentration und der Kompaktheit als langfristige städtebauliche Vorgehensweise eine besondere politische Bedeutung bekommt.

#### 2.5.1.1 Dezentrale Konzentration (ab 1991)

Der Planungsansatz der „Dezentralen Konzentration" setzt sich mit der Entwicklung der Stadt und ihrer Peripherie – Zukunft der Stadtregion – sowie deren Wirkungszusammenhänge auseinander. Die Stadtränder werden geprägt durch die dynamische Entwicklung der Stadtzentren und besitzen keine eigene Identität. Das Konzept der „Dezentralen Konzentration" soll eine ausgewogene Weiterentwicklung der Städte und Gemeinden ermöglichen und die Suburbanisierung des Umlandes begrenzen. Das Leitbild verbindet punktuelle, zentrale Orte und Entwicklungsschwerpunkte mit den linienhaften Verbindungsachsen und Verkehrstrassen. Innerhalb der historisch gewachsenen, dezentralen Siedlungsstrukturen wird an bestimmten Standorten eine räumliche Schwerpunktbildung angestrebt **(Apel et al. 1995, S. 47)**.

Für die nachhaltige Entwicklung der Stadtregion wird das Prinzip der Dezentralen Konzentration als Modell für kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen an ausgewählten dezentralen Standorten angeführt. Deren städtebauliche Grundsätze sind eine ressourcenschonende Fortentwicklung der Besiedlung, der Schutz von Wasser, Luft und Boden, der sparsame Umgang mit der Energie, eine Verlangsamung des Mobilitätswachstums, eine zeit- und energiesparende Abwicklung des Verkehrs

**Abb. 2.66**
Dezentrale Konzentration, Berlin / Brandenburg



sowie die Vermeidung der sozialen Segregation **(Aring 1997, S. II-VIII)**.
Ein besonderes Beispiel für Städte, die sich dem Leitbild der Dezentralen Konzentration angeschlossen haben, sind die Regionalstädte der Metropolregion Berlin. Das regionale Strukturkonzept sieht sechs mittelfristig zu entwickelnde Regionalstädte vor, welche sich in einem Radius von ca. 30 km um den Kernstadtraum Berlin-Potsdam befinden. **(Abb. 2.66)**

Diese Städte Brandenburg, Neuruppin, Eberswalde-Finow, Fürstenwalde, Lübben-Lübbenau und Luckenwalde-Jüterbog sind ringförmig um die Kernstadt und ihr unmittelbares Umland organisiert und besitzen eine eigene regionale Zentralität. In der Folgezeit entstehen weitere Entwicklungszentren (Brandenburg, Luckenwalde-Jüterbog, Cottbus, Frankfurt (Oder), Eberswalde und Neuruppin). Die Stärkung dieser regionalen Entwicklungszentren schafft durch attraktive Standortangebote Anreize für unterschiedliche Investitionen. Darüber hinaus wird durch die Entwicklung eines differenzierten Arbeitsplatzangebotes sowie einer guten infrastrukturellen Ausstattung auch in den anliegenden ländlichen Räumen ein qualitativ hochwertiger Standort geschaffen. Die Vermittlerfunktion zwischen Berlin und den Zentren außerhalb des Landes Brandenburg werden somit in den überregionalen Leistungs- und Warenaustausch mit einbezogen **(Häußermann et al. 1996, S. 312 f.).**

### 2.5.1.2 Zwischenstadt das Leitmodell für die Stadtregion (1994)

Dieses Modell wird vorrangig für die Verbesserung der stark verstädterten Region der westdeutschen Agglomerationen entwickelt. In den neuen Bundesländern fängt der Verstädterungsprozess der Stadtregion durch den Einfamilienhaussiedlungsbau und dem massiven Bau von überdimensionierten Einkaufszentren erst langsam an, daher kann dieses Leitmodell der Zwischenstadt als eine Art Vorbild für die ausgewogene zukünftige Entwicklung der ostdeutschen Stadtregion genutzt werden. Das Modell der Zwischenstadt fördert die in der Stadtplanung meist vernachlässigte Stadtregion als Gesamteinheit, die Stadtregion bzw. Zwischenstadt wird als eigenständige Raumkategorie neu definiert. Zwischenstadt ist die verstädterte Landschaft oder die verlandschaftete Stadt und bezeichnet den Raum zwischen dem alten historischen Stadtkern sowie der offenen Landschaft **(Sieverts 1997, S. 7)**. Der Zwischenraum von Stadt und Land (Zwischenstadt) ist durch die extreme Zersiedelung zum undefinierten „Siedlungsbrei“ und „Speckgürtel“ verkommen.

**Abb. 2.67**
Rodgau, Beispiel Zwischenstadt

Die zukünftige Aufgabe liegt nun in der umfassenden Gestaltung der Stadt-Land-Verflechtungen als ein soziales und kulturelles Raumkontinuum. „Könnte nicht die Vision einer neuen Stadt-Kultur-Landschaft unter dem Druck ökologischer Probleme [...] zu einem Thema werden, das ähnlich populär und politisch breit unterstützt würde, wie seinerseits die Erhaltung und Erneuerung der historischen Stadtkerne?“ **(Sieverts 1997, S. 161 f.)** Nachhaltige „Denkmodelle und Planungskonzepte sind notwendig. Entscheidend für eine humanere Entwicklung der Zwischenstadt wird aber das Verhältnis der Menschen zu ihren Mitmenschen, zur kulturellen Qualität ihrer Stadt und zur Natur ihrer Umwelt sein.“ **(Sieverts 1997, S. 143)** Eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung der Zwischenstadt ist eine neue politische und administrative Verfassung der Zwischenstadt.

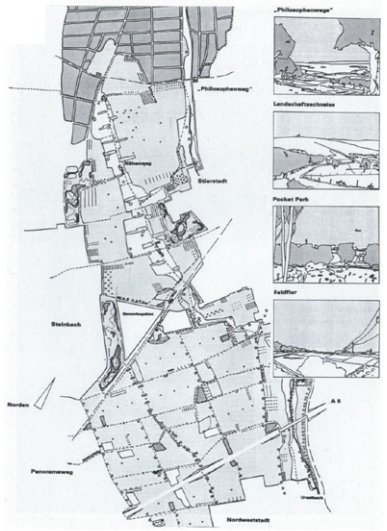


**Abb. 2.68**
Regionalpark Rhein-Main, Planung

„Die Planungen für den Regionalpark Rhein-Main konkretisieren die Vision [Zwischenstadt], aus den von Bebauung freien Flächen zwischen den einzelnen Siedlungsfeldern, die gegenwärtig fast ausschließlich für eine intensive Landwirtschaft zugerichtet sind, eine aus Topographie und Geschichte entwickelte und auf die Stadtfelder ausgerichtete, zusammenhängende erlebbare Landschaft zu gestalten. Diese neue Landschaft könnte dem weitgehend gesichtslosen, verstädterten Gebiet eine einzigartige Prägung geben.“ **(Sieverts 1997, S. 98)**. Die folgenden Abbildungen **(Abb. 2.67, 2.68)** zeigen das Konzept öffentlicher Netzwerke im landschaftlichen Raum von Frankfurt.

### 2.5.1.3 Leitidee der Städtenetze (ab 1995)

Das deutsche Städtesystem soll unter dem enormen globalen Anpassungsdruck durch Städtenetze gestärkt werden. Auf der kommunalen Ebene wird der Planungsprozess reguliert und dynamischer gestaltet, die lokalen Eigenkräfte werden parallel dazu gekräftigt und kooperativ gebündelt. „Der Grundgedanke ist, daß die Verdichtungsräume, aber auch die kleineren Agglomerationen in einem zunehmenden Leistungsaustausch stehen und sich in ihren Funktionen immer stärker spezialisieren zum wechselseitigen Vorteil verstärkter ökonomischer und infrastruktureller Effekte. Wesentliches Merkmal von Städtenetzen ist neben der funktionalen Zusammenhänge die interkommunale Kooperation". **(Apel et al. 1995, S. 48)**
„Die Städtenetze nehmen die allgemeine gesellschaftliche und planungspolitische Tendenz auf, den Netzwerken und dynamischen Kooperationsstrukturen stärkeres Gewicht beizumessen. Dahinter steht der Anspruch, gängige Formen der Städtebaukooperation durch einen breiten inhaltlichen Rahmen und durch eine starke regionalpolitische Komponente zu stärken." **(Schreckenberg et al. 1999, S. 116)** Städtenetze bilden eine Plattform mit einer Bindung von kommunaler und regionaler Kooperation untereinander. Diese aufgebaute Kooperation ist mit die wichtigste Aufgabe für die interregional-politische Planungsebene **(Gatzweiler et al. 1999, S. 2 ff.**).

In den unterschiedlichen Städtenetzen, die sich bis jetzt in der Bundesrepublik gebildet haben, findet sich Hannover im Städtenetz „Expo-Region" wieder, die Stadt Leipzig gehört zum „Sächsisch-Bayerischen-Städtenetz" und Münster zum „internationalen" Städtedreieck Osnabrück-Münster-Enschede (Enschede in NL). Magdeburg dagegen ist noch nicht mit anderen Städten in einem gemeinsamen Netz verbunden. **(Abb. 2.69)** Die bisher zusammengeschlossenen Städtekooperationen, vergleiche vorherige Abbildung, werden in zukünftigen Foren weiter ausgearbeitet. Das Ziel dabei ist „die aufgebauten

**Abb. 2.69**
Städtenetze in Deutschland

Kooperationsstrukturen auf Dauer zu erhalten und ihre Leistungsfähigkeit kontinuierlich zu steigern. Hierfür sind in erster Linie die Akteure und Partner in den einzelnen Städtenetzen verantwortlich. Gleichzeitig ist jedoch die Übertragbarkeit der Erfahrungen auf andere oder neu entstehende Städtenetze zu sichern, damit alle interessierten Gemeinden und Regionen vergleichbare Vorteile erlangen können." **(www.Staedtenetz-forum.de/site1.html)**

Die zusammengeschlossenen Städtekooperationen vertreten folgende Zielsetzungen:

1. Die Städtenetze des Forschungsfeldes müssen Gelegenheit erhalten, ihren wechselseitigen Erfahrungsaustausch fortzusetzen (das Netz der Netze zu erhalten) und vor allem auch auf die jetzt anstehenden Aufgaben der konkreten Projektarbeit und der verstärkten politischen Legitimation auszudehnen.
2. Kommunen, die Kooperationsstrukturen gebildet haben oder bilden wollen, müssen nicht nur die Erfahrungen und Erkenntnisse aus dem Forschungsfeld und seinen Modellvorhaben zur Verfügung haben, sondern sie müssen in den Erfahrungsaustausch einschließlich einer kompetenten Diskussion dieser Erfahrung mit den verantwortlichen Akteuren einbezogen werden.
3. Durch Ergebnistransfer und Erfahrungsaustausch sollen weitere Kommunen zur Kooperation motiviert und ermutigt werden, wozu die große Bandbreite der in den bisherigen Modellvorhaben beteiligten Städte (von Landeshauptstädten bis zur ländlichen Gemeinde) vielfältige Anknüpfungspunkte bietet.
4. Es muss eine Basis geschaffen werden, um spezifische Problemfragen vertieft zu behandeln und dadurch auch weiterhin inhaltliche Inputs für die Arbeit der Netze zu geben. Dabei geht es nicht darum, die allgemeine wissenschaftliche Diskussion der Thematik übernehmen zu wollen. Vielmehr soll ein Instrument geschaffen werden, mit dem sich die Netze Hilfe zur Selbsthilfe geben können.

Im „Forum Städtenetze" wirken neben dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) die Landesplanungsbehörden und die kommunalen Spitzenverbände mit. Die wichtigsten Mitwirkenden sind jedoch die verantwortlichen Akteure in den einzelnen Städtenetzen. „Städtenetze sind Kooperationsformen von Kommunen einer Region, bei der die Partner freiwillig und gleichberechtigt ihre Fähigkeiten und Potentiale bündeln und ergänzen, um gemeinsam ihre Aufgaben besser erfüllen zu können." **(www.staedtenetzforum.de/site1.html)**

Die Rahmenbedingungen der Städtekooperationen:

1. Städtenetze beruhen auf der freien Entscheidung der beteiligten Kommunen, die auch die Arbeitsfelder des Netzes eigenverantwortlich bestimmen.
2. Die in Städtenetzen kooperierenden Kommunen sind unabhängig von ihrer Größe gleichberechtigte Partner, die auch ihre volle Selbständigkeit bewahren.
3. Städtenetze haben ein gemeinsames Geschäftsziel, zu dem alle Partner Leistungen beitragen und von dem alle Nutzen erwarten.
4. Städtenetze leben also von der Erwartung jeder einzelnen Kommune, dass sie durch die Zusammenführung der Potentiale ihre Aufgaben besser erfüllen können.
5. Städtenetze bedingen deshalb nicht eine flächendeckende Abstimmung oder einen vollen Interessenausgleich. In Städtenetzen sind Konkurrenz und auch unlösbare Interessenkonflikte möglich.
6. Das Geschäftsziel eines Städtenetzes ist nicht eine einmalige oder auf eine Einzelmaßnahme bezogene Kooperation, sondern auf mittel- bis langfristigen Leistungszuwachs in mehreren wichtigen unterschiedlichen Bereichen angelegt.
7. Städtenetze entstehen nicht durch die Verlagerung bestimmter Aufgaben auf eine andere Ebene oder durch eine eigene Organisation. Auch wenn für Netzaufgaben besondere organisatorische Vorkehrungen getroffen werden, bleibt dennoch die Kooperation der Partner und ihrer Akteure entscheidend.
8. Ein Städtenetz in diesem Sinne darf sich nicht auf unverbindlichen Meinungsaustausch und bloße Werbung beschränken, auch wenn diese ein

wichtiges Motiv und eine wichtige Netzaufgabe sein und maßgeblich zum Nutzen der Partner beitragen können. Der Anspruch auf Erzielung eines Leistungszuwachses setzt jedoch voraus, dass sich die Kooperation auf Arbeitsfelder erstreckt, in denen die Kommunen für ihre Bürger konkrete Leistungen erbringen. Daraus folgt auch, dass die Fachverwaltungen der Städte unmittelbar in die Netzarbeit eingebunden sein müssen.

9. Städtenetze sollen raumbedeutsam sein. Unter Raumbedeutsamkeit wird hier jede Maßnahme verstanden, die die Ausnutzung der Potentiale eines Raumes beeinflusst und - so der Anspruch der Städtenetze - zu einer effektiveren und verträglicheren Nutzung führt.
10. Städtenetze müssen einen klaren regionalen Bezug haben. Dies schließt Netze aus, die einen rein thematischen Bezug haben, ohne in einem zusammengehörigen Raum diesen zu prägen und für diesen gemeinsam Verantwortung zu tragen. Wir meinen also Städtenetze, die letztlich eine Region oder den Teil einer Region bilden und neben dem gemeinsamen Geschäftsziel auch durch eine regionale Identität und eine gemeinsame Zukunft verbunden sind. **(Internet-Seite: www.staedtenetzforum.de/site1.html)**

### 2.5.2 Leitbilder für einen stadtverträglichen Verkehr

Die zukünftige städtebauliche und verkehrliche Gestaltung der Stadt muss als komplexe Aufgabe verstanden werden. Die Hauptvoraussetzung dafür ist die enge Kooperation der einzelnen Planungsämter und Planer untereinander, so wie es in der ehemaligen DDR üblich war. Dort wurden städtebauliche und verkehrliche Planungskonzepte zusammen erarbeitet und darüber hinaus die Aufstellung der GBP und GVP interdisziplinär betreut. Die wiederentdeckten Planungsmethoden der Nutzungs- und Funktionsmischung erscheinen in den verkehrlichen Leitbildern der „Stadt der kurzen Wege“ sowie in der „Chancengleichheit der Verkehrsteilnehmer“.

#### 2.5.2.1 Chancengleichheit für alle Verkehrsteilnehmer (ab 1990)

Seit der Einführung der Generalentwicklungsplanung (Gesamtverkehrsplanung) wird die zuvor nur auf den MIV ausgerichtete Verkehrsplanung umgehend mit den Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, RADV und FUGV) erweitert. Dabei spielen die Daten des Modal Splits eine besondere Rolle. Der klassische Modal Split beschreibt nur den Anteil der Verkehrsarten MIV und ÖPNV, d.h. die zurückgelegten Wege bezogen auf motorisierte Verkehrsmittel. Der erweiterte Modal Split beschreibt den Anteil aller Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV) am gesamten Personenverkehr in % (100% sind alle Verkehrsarten zusammen). Ein „idealer“ Modal Split in Bezug auf eine zukünftige „stadtverträgliche“ Verkehrsentwicklung schafft die Verteilung bzw. Verlagerung der Verkehrswege von jeweils 20% auf MIV, ÖPNV und RADV sowie 40% auf den Fußgängerverkehr. In der Realität bewegen sich jedoch Personen zu 40% mit dem Pkw fort und nur 10% benutzen entweder das Fahrrad oder ein öffentliches Verkehrsmittel.

Das folgende Schema zeigt die zukünftige ideale Verteilung des Modal Splits im Vergleich zu den konkreten Daten der Städte Leipzig und Hannover vor und nach der Wiedervereinigung. Dabei wird deutlich, dass sowohl in Westdeutschland als auch in Ostdeutschland der MIV um die Hälfte reduziert werden muss. Die Werte des ÖPNV sind dem Ideal nahe, das ÖPNV-Netz muss aber weiter ausgebaut werden, damit die Ausnutzung nicht wieder zurückgeht. Um den RADV in Ostdeutschland zu verbessern, muss ein sicheres und weitreichendes Netz von Radverkehrswegen wie in westdeutschen Städten geschaffen werden. Das Fußwegenetz ist meist unattraktiv und wird besonders in Westdeutschland nicht genutzt. Um eine Verdoppelung des FUGV in westdeutschen Städten zu schaffen, müssen interessante Konzeptlösungen entwickelt werden, welche das Fußwegenetz sicherer und attraktiver gestalten.

| | MIV | ÖPNV | RADV | FUGV |
|---|---|---|---|---|
| **Zukünftige Idealverteilung** | 20% | 20% | 20% | 40% |
| **Ostdeutschland** | | | | |
| (Leipzig) 1982* | 20% | 32% | 6% | 42% |
| und 1994* | 36% | 21% | 6% | 37% |
| **Westdeutschland** | | | | |
| (Hannover) 1981** | 31% | 21% | 15% | 33% |
| und 1991** | 45% | 22% | 15% | 18% |

*Amt für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig, Juni 1999 ** Broschüre des VÖV 1981 und www.eave.de/winvwd/88.htm

Die Schwierigkeit zum Idealbild der Verkehrsartenverteilung zu gelangen, liegt besonders in der Halbierung des MIV. Es müssen Anreize geschaffen werden, welche den Umweltverbund im Gegensatz zum MIV attraktiver gestalten. Für den Bereich des ÖPNV kann eine Alternative in der Reduzierung der Reichweite der ÖPNV-Haltestellen sowie die Verkürzung der zeitlich zurückgelegten Strecken, im Gegensatz zum MIV, liegen. Um einen zukünftigen „stadtverträglichen" Verkehr zu garantieren, muss jedoch nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Güterverkehr verlagert werden, wobei besonders der Straßengüterverkehr entweder auf den Schienenverkehr oder den Schifffahrtsverkehr verlegt werden muss.

**Abb. 2.70**
Münster, Fahrradstraße

Eine weitere zukunftsorientierte verkehrsplanerische Maßnahme ist die Geschwindigkeitsreduzierung in Ortschaften durch Verkehrsdämpfung (Tempo 30) und Verkehrsberuhigung (Tempo 5). Dadurch wird die Chancengleichheit besonders für die Verkehrsteilnehmer RADV und FUGV erhöht. In den verkehrsberuhigten Zonen ist der MIV und RADV gleichwertig. Der FUGV hat in diesen Verkehrszonen besonders durch bauliche Maßnahmen Vorteile gegenüber dem MIV. In dem neuen Verkehrsmodell der Fahrradstraße hat der RADV wiederum Vorrang vor dem MIV. Seit dem 1. September 1997 ermöglicht die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Fahrradstraßen einzurichten **(Abb. 2.70, 2.71)**. Fahrradstraßen sind Straßen, die ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten sind. Radfahrer dürfen dort nebeneinander fahren. Wenn Kraftfahrzeuge durch ein Zusatzschild zugelassen werden, haben sie sich dem Radverkehr unterzuordnen. Kraftfahrzeuge müssen besonders vorsichtig und dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit, etwa Tempo 25 fahren **(www.pgv-hannover.de/Aktuelles)**.

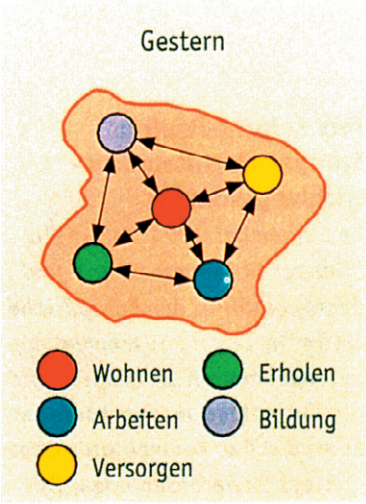
**Abb. 2.71**
Frankfurt, Fahrradstraße

Nach Harder sollen außerdem die Hauptverkehrsstraßen mit dem Limit Tempo 50 zu „Tempo 40 Zonen" umgestaltet werden, damit in allen Stadtbereichen der MIV weiter „verkehrsgedämpft" wird. Zusammenfassend kann die Chancengleichheit der Verkehrsteilnehmer erreicht werden, wenn der Modal Split sich weiter dem Idealbild angleicht. Dabei muss besonders der Umweltverbund weiter gestärkt und die Temporeduzierung auf den Verkehrsstraßen weiter verfolgt werden **(Harder et al. 1992, S. 201 ff.).**

2.5.2.2 Stadt und Siedlungsstrukturen der kurzen Wege (ab 1995)

Im Rahmen der zweiten Konferenz der Vereinten Nationen über menschliche Siedlungen (Habitat II) wird von den Ländern des Nordens die Verpflichtung eingegangenen, das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege" zu fördern. Denn dieses Leitbild zielt im Bereich der Verkehrsvermeidung auf die Reduzierung der Wegelängen (Distanzen) und auf eine Mischung der Stadtfunktionen ab **(Abb. 2.72 )**. Für die Umsetzung des Leitbildes der „Stadt der kurzen Wege" ist die Verknüpfung der Disziplinen Städtebau und Verkehr besonders wichtig. Dies wird nun zum ersten Mal in der bundesdeutschen Planung in Angriff genommen **(Schreckenberg et al. 1999, S. 18 ff.)**.

Siedlungsstrukturen der kurzen Wege sind nicht mit autofreien Gebieten gleichzusetzen. Das Konzept der kurzen Wege soll durch städtebauliche Maßnahmen die Alltagsbewältigung sowohl von Personen mit als auch ohne „Pkw-Verfügbarkeit" erleichtern. Eine ausgewogene Nutzungsmischung bzw. eine räumliche Zuordnung von Arbeitsplatz-, Dienstleistungs-, Versorgungs- und Freizeitangeboten einerseits und Wohnungsangebot andererseits, eine verträgliche städtebauliche Dichte und eine hohe Wohn- und Freiraumqualität



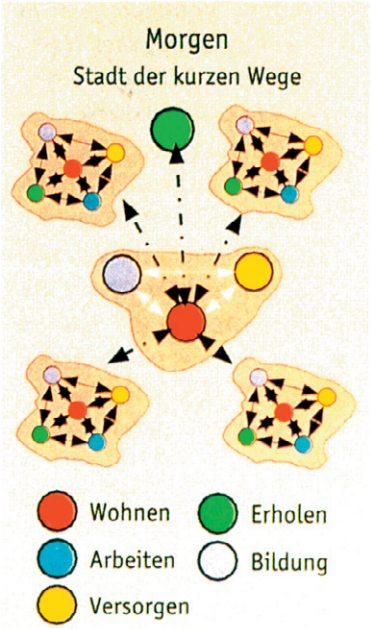




**Abb. 2.72**
Städtische Nutzungsmischung

sind die städtebaulichen Voraussetzungen für kurze Wegelängen von Personen. Die harmonische Mischung der Nutzungen wird sich aber nur dann durchsetzen, wenn die unterschiedlichen Nutzungsfunktionen untereinander verträglich sind **(Schreckenberg et al. 1999, S. 29 ff.)**.

Die fünf wichtigsten Planungsprinzipien für Stadt und Siedlungsstrukturen der kurzen Wege sind verträgliche Dichte, ausgewogene Nutzungsmischung, Erschließung (für den Umweltverbund), räumliche Schwerpunkte bei dezentraler Konzentration und Kooperation. „Dichte ist eine wichtige Voraussetzung für Effizienz im Verkehr (hohe Anteile der Eigenfortbewegung und erfolgreiche Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten) oder Durchmischung von Siedlungen mit Einzelhandels-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen. Es gibt gleichzeitig Anzeichen für Obergrenzen einer verträglichen Dichte, deren Überschreiten zu einer erheblichen Ausweitung des Freizeitverkehrs zu führen scheint [...]. Die Mischung der verschiedenen Funktionen Wohnen, Arbeiten und Versorgen schafft die Grundlage für verkehrssparsame Lebens- und Wirtschaftsweisen durch die Reduzierung von Wegelängen, aber auch durch die Schaffung lebendiger Siedlungen mit hoher Erlebnis- und Aufenthaltsqualität [...]. Die Verkehrserschließung einer Siedlung ist für die tatsächlichen Nutzungsvorgänge von ausschlaggebender Bedeutung. Siedlungen ohne hinreichenden ÖPNV-Anschluss legen den Bewohnern die Pkw-Benutzung nahe [...]. Die Bildung räumlicher Schwerpunkte auf regionaler und kommunaler Ebene ist die siedlungsstrukturelle Grundlage für die Sicherung bzw. Schaffung von Urbanität und das Ingangsetzen einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung [...]. Angesichts der Komplexität des Themas der verkehrssparsamen Siedlungsstrukturen sind die verschiedensten Fachdisziplinen und die unterschiedlichsten Ebenen bis hin zu Privatpersonen und Wirtschaftssubjekten betroffen.“ **(Schreckenberg et al. 1999, S. 81 ff.)**

### 2.5.3 Zusammenhang der städtebaulichen und verkehrlichen Leitbilder

Das Leitbild der Dezentralen Konzentration nutzt die verstädterte Region und baut die Siedlungsstruktur an schon vorhandenen Achsen aus. Der verstädterten Stadtregion, die nicht an den Siedlungsachsen der Städte gewachsen ist, muss eine eigenständige Entwicklung zugesagt werden. Im Leitmodell „Zwischenstadt“ erhält die suburbane Region (Stadtregion) eine angemessene Eigenständigkeit. Die Forderung der kurzen Wege in Stadt und Region, um eine nachhaltige Entwicklung zu garantieren, wird in erster Linie durch Nutzungsmischung und Nutzungsdichte erreicht. Darüber hinaus bewirkt der Ausbau von Städtenetzen, d.h. Bildung von Netzwerken mit anderen Städten, eine nachhaltige Entwicklung des Planungsprozesses auf der kommunalen Ebene durch die Städtekooperation.

Die Darstellung der einzelnen Leitbilder nach der Wiedervereinigung Deutschlands zeigt, dass diese Konzepte alle ähnliche Ideen verfolgen. An erster Stelle steht die Mischung der Funktionen im Quartier und die Vernetzung der einzelnen Städte und Regionen untereinander. Darüber hinaus ist eine interregionale Kooperation der einzelnen Städte und Gemeinden von besonderer Bedeutung. In erster Linie erfordern die Ziele einer zukunftsfähigen Verkehrsentwicklung die Abwägung der sozialen, ökologischen, ökonomischen und kulturellen Aspekte der Stadt sowie deren Wirkung auf die körperliche und geistige Verfassung der Stadtbewohner.

## 2.6 Resümee und Bewertung des ost- und westdeutschen Planungsprozesses

### 2.6.1 Rahmenbedingung für das Stadtsystem im zentralistischen und föderalistischen Regime

Die Vorgaben für die Stadt unter zentralistischen Bedingungen werden bestimmt durch die staatliche Verfügungsgewalt über Grund und Boden. Die Investitionen werden vom Staat bzw. der Partei dirigiert, die Anordnung der Entscheidungsprozesse sind hierarchisch organisiert und werden zentral koordiniert. „Die gesamte Verfügung über den Stadtraum, über die verschiedenen Nutzungen, über Zeitpunkt und Ausmaß von Investitionen lag in staatlicher Hand [...]. Das Endprodukt Stadt konnte in fachplanerischen Entscheidungsprozessen theoretisch konstituiert und dann realisiert werden, da die staatlichen Organe über alle Instrumente verfügten, die Planung zu implementieren [...]. Die Räte und die kommunalen Verwaltungen waren mit der Ausführung verbindlicher Aufgaben befasst, wobei auf lokaler Ebene nicht die Kommune selbst, sondern der Rat des Kreises das entscheidende Beschlussorgan war.“ **(Häußermann et al. 1996, S. 8 ff.)** Zusammengefasst ist die Nutzungsstruktur der Stadt durch die einheitliche Gestaltung des Stadtzentrums sowie die Stadtstruktur durch die kollektive Infrastruktur und die öffentlichen Verkehrsmittel von politischen Festlegungen abhängig. „Die Stadt im Sozialismus entstand unter grundlegend anderen Bedingungen: Es gab keine private Verfügung über Grund und Boden, alle Investitionen wurden staatlich gelenkt, die Entscheidungsprozesse waren streng hierarchisch gegliedert und sollten zentral koordiniert werden. Die Verfügung über den Stadtraum, über die Nutzung, über Zeitpunkt und Ausmaß der Investitionen lag vollkommen in staatlicher Hand“ **(Barth et al. 1999, S. 155)** und ist somit die Hauptvoraussetzung für die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Städte.

Die städtebauliche Entwicklung des Stadtsystems unter föderalistischen Vorgaben wird räumlich und baulich grundlegend durch Entscheidungen der privaten Grundeigentümer bestimmt. „Stadtplanung bewegt sich auf dem schmalen Grat einer öffentlichen Planung auf privatem Terrain [...]. Stadtentwicklung ergibt sich im Grundsatz immer aus Kompromissen zwischen privaten und öffentlichen Interessen [...]. Stadtplanung ist heute mehr denn je Stadtmanagement und vollzieht sich in permanenten Aushandlungsprozessen zwischen verschiedensten Interessen. Dieser Steuerungsmodus kennt viele Akteure, die in einem prekären und komplexen Machtgefüge miteinander verbunden sind [...]. Die Struktur ergibt sich also aus einer Vielzahl dezentraler Einzelentscheidungen, der Einfluß der öffentlichen Planung hinsichtlich der funktionalen und sozialen Nutzungsstruktur darf getrost als gering bezeichnet werden. Im Großen und Ganzen ist Stadtentwicklung der Versuch, privaten Institutionen entweder den geeigneten Rahmen zu bieten (Entwicklungsplanung), sie in einen stadtverträglichen Rahmen zu zwingen, oder neuerdings unter dem Eindruck des stadtökonomischen Wandels immer häufiger zu stimulieren [...]. Neben der Aufgabe die Stadtentwicklung zu steuern entscheiden die Stadtverwaltungen über die Institution der Daseinsvorsorge und sie sind für die technische Infrastruktur verantwortlich, d.h. sie organisieren eine ganze Palette von kulturellen, sozialen und technischen Dienstleistungen. Diese Dienstleistungen für ihre Bürger bilden neben den Entscheidungen über die Flächennutzung und Bauplanung nach wie vor einen Kern kommunaler Selbstverwaltung und sind wichtige Gegenstände lokaler Politik.“ **(Häußermann et al. 1996, S. 6 f.)**

Allgemein ist festzustellen, dass die Phasen der Stadtentwicklung (Urbanisierung und Suburbanisierung) in Ost- und Westdeutschland seit 1945 sehr unterschiedlich verlaufen sind. In der Bundesrepublik verstärkt sich nach einer kriegsbedingten Desurbanisierung und einer Wiederaufbauphase (Restaurationsphase) in den Jahren 1945-60 die Suburbanisierungstendenz bis 1975. Es kommt zu einer Verlagerung der Wohnstandorte heraus aus dem Stadtkern hinein ins Umland. Die Ausdehnung des suburbanen Raumes erfolgt meist entlang der vorhandenen Verkehrsstraßen, dieser Trend führt zu einer starken Trennung der Wohn- und Arbeitsbereiche und somit zum

Anstieg des Pendlerverkehrs. Die Gemeindeflächenerweiterung (Eingemeindung von Umlandgemeinden) Mitte der 70er Jahre verringert die Intensität der Suburbanisierung durch extrem niedrige Baudichten. In den 80er Jahren findet die Rückbesinnung auf urbane Qualitäten (Innenentwicklung und behutsame Stadterneuerung, vergleiche Kap. 2.3.3.3) statt. Nach den Phasen der Urbanisierung (1945-60) sowie der Suburbanisierung (1960-75) erfolgt eine Desurbanisierung und Reurbanisierung der Stadtstruktur. Die Stadtkerne erfahren einen Bevölkerungszuwachs, der jedoch geringer ist als in den Kreisen im Stadtumland. Ende der 80er, Anfang der 90er Jahre setzt erneut ein starkes Wachstum der Siedlungs- und Verkehrsflächen, bedingt durch die Wanderungsgewinne, den Zuzug ostdeutscher Bürger und die allgemeine Verkehrszunahme, in der Region ein. Gleichzeitig verzeichnen auch die Kernstädte deutliche Bevölkerungsgewinne.

In der ostdeutsche Stadtentwicklung findet nicht eine so starke Zersiedlung der Stadtstruktur statt. Das Prinzip der kompakten Stadtstruktur wird durch städtebauliche Maßnahmen innerhalb des Stadtgefüges weitergeführt. Nach der Restaurationsphase (1945-60) und der Urbanisierungsphase (1960-70) vollzieht sich die Siedlungsentwicklung innerhalb des Stadtkerns sowie am Stadtrand bis 1985. Die Großwohnsiedlungen des komplexen Wohnungsbaus entstehen in den 70er Jahren im Vorortring innerhalb der Kernstadt. Die darauffolgende Innenentwicklung (komplexe Umgestaltung, vergleiche Kap. 2.3.1.7) der Stadtkerne erfolgt in den 80er Jahren bis zur Wiedervereinigung Deutschlands. Durch die komplexe Umgestaltung wird der innerstädtische Bereich attraktiver und es erfolgt ein Bevölkerungszuwachs innerhalb des Stadtkerns sowie ein Bevölkerungsrückgang in der Stadtregion. Erst nach der Wiedervereinigung 1990 entstehen verstärkt Einfamilienhaussiedlungen und große Einkaufzentren im Stadtumland **(Ackermann et al. 1995, S. 21 f.)**. **(Abb. 2.73)**

**Abb. 2.73**
Schema: Suburbanisierung

2.6.1.1 Vergleich der Stadtsysteme im Überblick

Die folgende Tabelle zeigt die ost- und westdeutschen Stadtsysteme und deren politische und wirtschaftliche Vorgaben im Vergleich:

| | **Stadtsystem der DDR** | **Stadtsystem der BRD** |
|---|---|---|
| Politische Grundlage: | Zentralistischer Staats-sozialismus | Demokratischer Föderalismus |
| Wirtschaftliche Grundlage: | Planwirtschaft | Soziale Marktwirtschaft |
| Eigentum an Grund und Boden: | fast ausschließlich staatlich (volkseigen, genossenschaftlich und kommunal) | überwiegend privat (z.T. kommunal) |
| Auftraggeber und Durch-führung der Stadt- bzw. Verkehrsplanung: | staatlich | privat, kommunal und staatlich |
| Investitionsdurchführung (einschließlich Koordinier-ung und Finanzierung): | staatlich | kommunal und staatlich (erst seit 1995 Privat-investorenfinanzierung) |
| Eigentum an Verkehrs-infrastruktur und Verkehrs-betrieben: | staatlich | vorwiegend kommunal |
| Einflußnahme der Kom-munalpolitiker auf die Stadtentwicklung: | gering | entscheidend |
| Mitwirkung von Privat-personen und Unter-nehmen auf die Stadtentwicklung: | gering | bedeutend |
| Verantwortung für den Gesamtentscheidungs-prozess der Stadtent-wicklung: | vorrangig Parteientscheidung der SED | Rat der Stadt/Gemeinde (alleinige Verantwortung, politische Eigenentscheidung) |

Quelle: eigene Tabelle mit Unterstützung von Schleife und Harder

### 2.6.2 Vergleich des ost- und westdeutschen Verkehrssystems

Die Verkehrsplanung in den westdeutschen Städten zeichnet sich durch die Nutzung der schon vor dem Krieg vorherrschenden Verkehrsdichte in den Innenstädten aus. Es werden die Hauptverkehrsstraßen verbreitert und es entstehen Umgehungsstraßen, Tangenten am Stadtrand sowie Fußgängerzonen in der Innenstadt. Die Tertiärisierung der Innenstädte, die Suburbanisierung des Umlandes durch den Eigenheimbau und die Großsiedlungen am Stadtrand sowie die Flächensanierung in den Altbauquartieren führen zu einer starken Nutzungsentmischung. Darüber hinaus werden die Gebiete am Rande der Stadt im großen Maße durch den Individualverkehr erschlossen, trotz einer ausgebreiteten Versorgung durch den ÖPNV. Das Ziel der Stadtplanung bis in die 70er Jahre ist die Entwicklung der Städte nach dem Leitbild der autogerechten Stadt. Erst durch die negativen Folgeerscheinungen durch den Anstieg des MIV werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung entwickelt und umgesetzt **(Häußermann et al. 1996, S. 189).**

In den ostdeutschen Städten werden in den 50er und 60er Jahren breite Hauptstraßen gebaut. Diese Verkehrsachsen dienen jedoch nicht dem MIV, sondern sind Schauplatz für staatliche Fließ- und Standdemonstrationen. In der sozialistischen Stadtplanung wird der Verkehr zentral und möglichst rational geplant, um „eine größtmögliche Effektivität in der Erstellung und Auslastung der Verkehrsanlagen“ **(Häußermann et al. 1996, S. 190)** zu erzielen. In Ostdeutschland wird bereits Ende der 60er Jahre das Leitbild der autogerechten Stadt verlassen. Die Eisenbahn ist der Hauptverkehrsträger des Personen- und Güterverkehrs. Durch die internationale Erdölkrise in den 70er Jahren werden die Gütertransporte von der Straße auf die Schiene verlagert. In der DDR wird nur 20% des Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt, in der BRD werden im Gegensatz dazu 70% der Güter auf der Straße transportiert **(Eckart et al. 1998, S. 145**).

Durch den Bau von randstädtischen Großsiedlungen werden auch die Straßenbahnnetze (S-Bahnnetze) in den Städten massiv ausgebaut. Dadurch kann der fließende Berufsverkehr der Bewohner aus den Neubaugebieten zum Stadtzentrum garantiert werden. Trotz der Ausweitung des ÖPNV-Netzes und der schwierigen und teuren Beschaffung eines Pkws steigt der Motorisierungsgrad ab Mitte der 70er Jahre auch in der DDR an. In den Generalverkehrsplänen bis 1990 wird jedoch die Weiterentwicklung des ÖPNV als Kernstück des Stadtverkehrs vorausgesetzt **(Häußermann et al. 1996, S. 191 f.)**. Mitte der 80er Jahre erfolgt ein Ausbau der Infrastruktur im Nordraum der DDR durch den Bau von Eisenbahnstrecken und das neue Autobahnnetz nach Rostock. Im Südraum erfolgt eine Erweiterung der Autobahn zwischen Leipzig und Dresden **(Eckart et al. 1998, S. 145)**.

#### 2.6.2.1 Vergleich Stadtstraßen und Motorisierung in Ost- und Westdeutschland

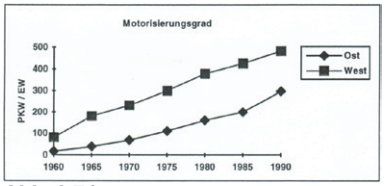



**Abb. 2.74**
Motorisierungsgrad 1960 bis 1990

Der Motorisierungsgrad steigt sowohl in der Bundesrepublik als auch in der Deutschen Demokratischen Republik in den Jahren von 1965 bis 1990 stark an. Denn auch in der DDR ist der Wunsch nach einem eigenen PKW weit verbreitet, der Motorisierungsgrad bleibt nur deshalb auf niedrigem Niveau, weil die Versorgungslage so schlecht ist. Ab Mitte der 70er Jahre bis heute steigt der Motorisierungsgrad in Ostdeutschland auch kontinuierlich an.

Die folgende Abbildung **(Abb. 2.74)** zeigt den Motorisierungsgrad, d.h. den Pkw-Bestand pro Einwohner in Ost- und Westdeutschland von 1960 bis 1990. Dabei wird deutlich, dass der Motorisierungsgrad 1970 bis 1975 in Westdeutschland noch drei bis vier mal so hoch war wie in Ostdeutschland. In den 80er Jahren nimmt der Trend zum privaten PKW zu, der Motorisierungsgrad ist in der BRD in den Jahren 1985 und 1990 dann nur noch doppelt so hoch wie in der DDR.

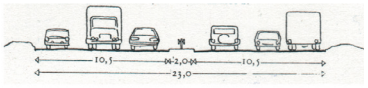
Zugleich wird diese Entwicklung durch die Tabelle des Kraftfahrzeugbestandes im Vergleich zum Pkw-Bestand (1955-2000) in Ost- und Westdeutschland verdeutlicht:

| Jahr | BRD | DDR |
|---|---|---|
| 1955 | 5.374.960 Kfz / 1.747.555 Pkw | 629.015 Kfz / 117.072 Pkw |
| 1965 | 12.167.801 Kfz / 9.267.423 Pkw | 2.169.804 Kfz / 641.385 Pkw |
| 1975 | 21.223.710 Kfz / 17.898.297 Pkw | 3.777.192 Kfz / 1.880.478 Pkw |
| 1985 | 30.617.641 Kfz / 25.844.520 Pkw | 5.282.239 Kfz / 3.306.230 Pkw |
| 1990 | 35.748.278 Kfz / 30.648.811 Pkw | 6.902.755 Kfz / 4.817.001 Pkw |
| 1995 | 47.486.278 Kfz / 40.404.294 Pkw | 7.837.299 Kfz / 6.874.552 Pkw |
| 2000 | 51.364.673 Kfz / 42.839.906 Pkw | 8.107.829 Kfz / 6.934.618 Pkw |

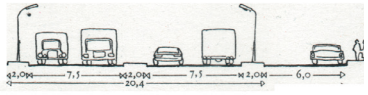
Quelle: Deutsche Shell AG „Mehr Autos - weniger Verkehr?“, S.42 f., Hamburg 2001

Es ist auffällig, dass der Kfz-Bestand in Westdeutschland alle 10 Jahre um 6-8 Mio. ansteigt und ab 1994 nur noch um 4 Mio. anwächst. In Ostdeutschland steigt der Kfz-Bestand kontinuierlich um 1 bis 2 Mio. an und ähnlich wie in den alten Bundesländern ab 1995 nur noch um 250.000. Darüber hinaus ist anzumerken, dass der Pkw-Bestand sowohl in Westdeutschland als auch in Ostdeutschland im Verhältnis zum Kfz-Bestand prozentual stärker ansteigt. In der BRD sind 1955 nur 1/5 des gesamten Kfz-Bestandes Pkw, dagegen 1995 in den alten Bundesländern 4/5 des Kfz-Bestandes sind Pkw. In der DDR sind 1955 nur ca. 1/6 des Kfz-Bestandes Pkw, allerdings 1995 in den neuen Bundesländern schon rund 3/4.

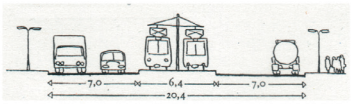
Ein wichtiges Kriterium für die Entwicklung des Stadtverkehrs liegt in der Hierarchisierung des Straßennetzes durch unterschiedliche Straßenquerschnitte. In der DDR und der BRD werden die Straßen wie folgt unterschieden: In Ostdeutschland wird die Hauptverkehrsstraße (Straßenklasse I) mit Stadtautobahn und Schnellstraße und die Verkehrsstraße (Straßenklasse II) differenziert, in Westdeutschland werden Straßen in Stadtautobahn (Straße I. Ordnung), die Hauptverkehrsstraßen (Straße II. Ordnung), Sammelstraßen (Straße III. Ordnung) und Anliegerstraßen (Straße IV. Ordnung) eingeteilt. Die dazugehörigen Straßenquerschnitte werden in den anschließenden Abbildungen dargestellt. In diesen Abbildungen wird deutlich, dass in Westdeutschland die Straßenquerschnitte der Anlieger-, Sammel- und Hauptverkehrsstraßen merklich schmaler angelegt werden als in Ostdeutschland, erst bei der Stadtautobahn wird dem Kfz in Westdeutschland (12,25 m) mehr Platz eingeräumt als in Ostdeutschland (10,50 m). In einigen Fällen werden auf der ostdeutschen Stadtautobahn zwischen den Spuren des Gegenverkehrs keine Leitplanken wie in Westdeutschland eingebaut. Dies sowie der größere Straßenraum bei den westdeutschen Stadtautobahnen geschieht aus Sicherheitsgründen. Die Querschnitte der westdeutschen Straßen II. bis IV. Ordnung werden enger gestaltet, um dem FUGV und RADV noch genügend Wegbreite zu garantieren.



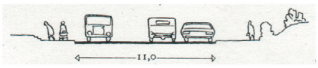
Hauptverkehrsstraße



Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn



Sammelstraße



Anliegerstraße

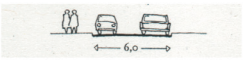
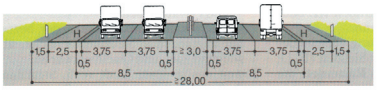
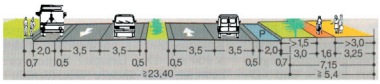


**Abb. 2.75**
Straßenquerschnitte Ostdeutschland

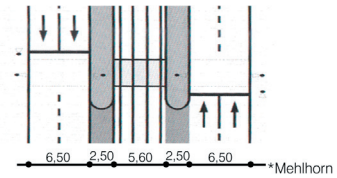
Stadtautobahn



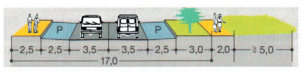
Hauptverkehrsstraße



Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn *




Sammelstraße



Anliegerstraße

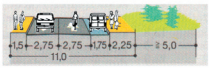


**Abb. 2.76**
Straßenquerschnitte Westdeutschland

## 2.6.2.2 ÖPNV-Netz im ost- und westdeutschen Vergleich

Der enorme Benutzungsgrad des ÖPNV in der DDR ist das Resultat der push- und pull-Faktoren, wobei die geringe Verfügbarkeit über Pkws und der hohe Benzinpreis den push-Effekt darstellt und das hervorragende sowie günstige ÖPNV Angebot den pull-Effekt erzeugt **(Häußermann et al. 1996, S. 194)**. Der dreimal höhere Benzinpreis im Gegensatz zum Fahrticket sowie die Einschränkung der PKW-Produktion, mit Wartezeiten bis zu 10 Jahren auf ein eigenes Auto, veranlaßt die Bürger in Ostdeutschland den ÖPNV stärker zu nutzen als in Westdeutschland. **(Abb. 2.76, 2.77)** Das Diagramm zeigt die Ausweitung der Straßenbahnstreckenlänge in Metern pro Einwohner in Ost- und Westdeutschland, Vergrößerung siehe auch S. 232 und 233. Trotz verstärktem Ausbau des westdeutschen ÖPNV-Netzes seit Anfang der 70er Jahre nimmt die Streckenlänge des Straßenbahnnetzes in Ostdeutschland im Gegensatz zu Westdeutschland erheblich zu. Dies liegt besonders am verstärkten Bau von U-Bahnlinien und Stadtbahnlinien Ende der 70er Jahre in westdeutschen Städten. Das Streckennetz wird bis 1986 bei

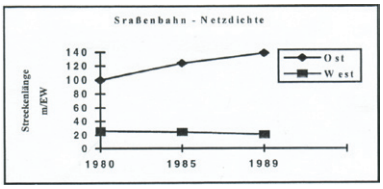



**Abb. 2.77**
Netzdichte der Straßenbahn 1980 bis 1989

U-Bahnen zu 142 km und Stadtbahnen zu 297 km ausgebaut **(Rabbel et al. 1986, S. 19)**.

Zusammenfassend wird für die verkehrliche Entwicklung in Ost- und Westdeutschland festgestellt, dass der Modal Split noch Mitte der 50er Jahre in der DDR und der BRD gleich ist. Von 1960-1973 vervierfachte sich die Zahl der zurückgelegten Kilometer mit dem Pkw in der BRD. „Durch die systematische Vernachlässigung des öffentlichen Personennahverkehrs und das Versäumen eines weiteren Ausbaus setzte die Massenbewegung zum Auto erst richtig ein [...]. Im Westen hat der überdimensionierte Ausbau des Straßennetzes nicht zur grundlegenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse geführt, sondern deren täglichen Kollaps in vielen Städten mit verursacht [...]. Deshalb ist es dringend erforderlich, den ostdeutschen Nachholbedarf [seit 1990] in bezug auf den autogerechten Stadtumbau argumentativ zu entkräften." **(Häußermann et al. 1996, S. 200 f.)**. Der sprunghafte Anstieg der privaten Motorisierung trifft nach der Wende 1990 in den neuen Bundesländern auf eine ungünstige verkehrliche Infrastruktur, auch durch die Erhöhung des Güterverkehrs auf den Straßen ist das Verkehrsaufkommen im Bereich des Kraftverkehrs drastisch angestiegen und kann durch die bestehenden ostdeutschen Verkehrsnetze nicht abgedeckt werden.

Der Ausbau des Straßennetzes sowie die Erweiterung des ÖPNV-Netzes in Ost- und Westdeutschland zeigt sich besonders in der nachfolgenden Statistik aus dem Jahre 1995 **(Abb. 2.78 )**: Dabei wird deutlich, dass selbst fünf Jahre nach der Wende das Eisenbahn- und Straßenbahnnetz in den neuen Bundesländern besser ausgestattet bzw. verdichtet ist als in den alten Bundesländern, dagegen das Stadtschnellbahnnetz mit S-Bahn und U-Bahn etc. in Westdeutschland eine dreimal so hohe Netzdichte aufweist wie in Ostdeutschland. Im Bereich des MIV zeigt sich, dass das westdeutsche Straßennetz doppelt so verdichtet ist wie das ostdeutsche Netz, wobei die Entwicklung

**Abb. 2.78**
Tabelle: Daten des Verkehrswegenetzes

**Verkehrswegenetze in West- und Ostdeutschland**

| | Streckenlänge km | | Netzdichte km/1.000 km² Gebietsfläche | |
|---|---|---|---|---|
| | West | Ost | West | Ost |
| Eisenbahn<br>darunter: | 26.949 | 14.040 | 108 | 130 |
| Hauptstrecken | 18.200 | 7.537 | 73 | 69 |
| mehrgleisig | 12.373 | 4.226 | 50 | 39 |
| elektrifiziert | 11.693 | 4.025 | 47 | 37 |
| Öffentlicher Straßenpersonen-verkehr<br>davon: | 1.918 | 987 | 7,7 | 9,1 |
| Straßenbahn | 1.316 | 948 | 5,2 | 8,7 |
| Stadtschnellbahn[1] | 562 | 26 | 2,3 | 0,2 |
| Straßen<br>davon: | 500.960 | 128.150 | 2.010 | 1.180 |
| Bundesautobahnen | 8.959 | 1.850 | 36 | 17 |
| Bundesstraßen | 31.000 | 11.300 | 124 | 104 |
| Sonstige[2] | 461.000 | 115.000 | 1.850 | 1.059 |

1) U-Bahnen, Hoch- und Schwebebahnen
2) Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen

des Autobahnnetzes besonders im Westen Deutschlands stattfindet.

Die Zukunft eines nachhaltigen Stadtverkehrs liegt demnach in der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr sowie des Straßen-Güterverkehrs auf die Schiene. Diese Kriterien sind nicht neu für die ostdeutsche Verkehrsentwicklung, denn sie waren schon damals eine wichtige Eigenschaft der Generalverkehrsplanung. Vor der Wende werden in der DDR nur 20% des Güterverkehrs auf der Straße abgewickelt, im Gegensatz zu 70% in der

BRD.

### 2.6.3 Bewertung der unterschiedlichen Planungsgrundlagen (Rechtsnormen)

*Nach welchen Planungsprinzipien verläuft der Wiederaufbau und Ausbau der Städte in Ost- und Westdeutschland?*

In der DDR orientieren sich in der stalinistischen Phase von 1949 bis 1953 die neuen Leitbilder der Wiederaufbauphase an sowjetischen Vorgaben. Realisiert werden in dieser Zeit Zentrale Plätze und Aufmarschplätze für Stand- und Fließdemonstrationen sowie neue sozialistische Städte für die Wiederherstellung bzw. Neuansiedlung von Industriegebieten. Im Bereich der Verkehrsentwicklung werden Hauptmagistralen für Großdemonstrationen angelegt, dabei wird der Fußgänger zum Maßstab für die Planung. In den neuen sozialistischen Städten Stalinstadt (1952), Hoyerswerda (1957) und Schwedt (1959) wird ein Verkehrsnetz aus hierarchisch geordneten, klar gegliederten Haupt- und Nebenstraßen zugrunde gelegt.

Die Wende im Bauwesen in der Epoche Ulbrichts von 1954 bis 1973 geschieht durch die Umstellung der Bauproduktion auf industrielle Bauverfahren. Sie ist zu Beginn noch angelehnt an die sowjetische Diskussion des „Schnelleren, billigeren und besseren Bauens“. Durch die Typisierung und Montagebauweise werden in kürzester Zeit Gebäude und Wohngebiete nach sozialistischem Anspruch durch sozialistische Wohnkomplexe entwickelt und realisiert. Das Konzept der verkehrlichen Erschließung dieser Gebiete schließt den Durchgangsverkehr aus und lässt vorrangig Ziel- und Quellverkehr zu.

Trotz dieser effektiveren industriellen Bauweise kann der allgemeine Wohnungsnotstand nicht gedeckt werden. Zu Beginn der Honecker-Ära von 1974 bis 1989 wird deshalb ein umfangreiches Wohnungsbauprogramm verabschiedet, welches bis 1990 rechtskräftig und stadtbildprägend für die gesamte Stadtentwicklung ist. Die Realisierung von Gebäuden und Siedlungen mit vorkonstruierten Typen ist im innerstädtischen Bereich aus Platzmangel und der fehlenden Nähe zum Plattenbauwerk nicht möglich. Der komplexe Wohnungsbau entsteht deshalb außerhalb des Stadtzentrums am Stadtrand und erzeugt zusätzlichen Personenverkehr. In diesem Zusammenhang werden SV-Bahnstrecken neu gebaut und die vorhandenen Straßenbahnlinien in Richtung der neuen Großsiedlungen ausgebaut bzw. verlängert. Innerhalb der Siedlung wird das Verkehrsnetz differenziert. Es entsteht ein Straßennetz für den fließenden und ruhenden Verkehr (MIV) sowie ein eigenes Wegenetz für den Radfahr- und Fußgängerverkehr.

In der Zeit des extensiven Wohnungsbaus am Stadtrand werden im innerstädtischen Bereich durch staatliche Anordnung der Aufbau von sozialistischen Stadtzentren von 1960 bis 1975 und die komplexe Umgestaltung von 1980 bis 1989 geregelt. Im Rahmen der Entwicklung von sozialistischen Stadtzentren werden weiträumig Fußgängerbereiche Magdeburg (1965), Rostock (1968), Berlin (1969), Dresden (1969) und Leipzig (1973) zur Aufwertung des Stadtzentrums mit Einkaufs- und Gaststätten, Kultur-, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen errichtet. 1987 werden „Richtlinien für die Planung und Gestaltung des Verkehrs in innerstädtischen Umgestaltungsgebieten“ verabschiedet. Diese sehen die Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten, die Verbesserung der Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen (< 600 m) und den Bau von Radverkehrsanlagen vor. Verkehrsplanerische Maßnahmen innerhalb der komplexen Umgestaltungsgebiete umfassen zusätzlich den Ausbau von Flächen für den ruhenden Verkehr, so auch für Versehrtenfahrzeuge, um es behindertengerechter zu gestalten.

Die geltenden Gesetze, Verordnungen und Richtlinien in der DDR werden zunächst im Aufbaugesetz von 1950 fest geschrieben. Die Verordnungen zur Industrialisierung des Bauwesens sehen ab 1955 die Typisierung (z.B. unterschiedliche Wohnbauserien) des Bauwesens vor und schaffen eine fast monotone städtebauliche Ausrichtung. Die Komplexrichtlinien für Neubauwohnungen von 1981 sehen neben der Planung für den komplexen Wohnungsbau auch den komplexen Bau von gesellschaftlichen Einrichtungen, Frei- und Verkehrsflächen und Ausstattung der technischen Versorgung vor. Die überarbeiteten „Grundsätze der sozialistischen Entwicklung von Städtebau und

Architektur“ (1982) und die „Komplexrichtlinien für die städtebauliche Planung“ (1985) sind darauf ausgerichtet den neuen Methoden des Städtebaus sowie des Verkehrswesens gerecht zu werden.

In der BRD entsteht in den Jahren 1945 bis 1965 die gegliederte und aufgelockerte Stadt unter dem Einfluss der überarbeiteten Charta von Athen und ist das entscheidende Leitbild für den Wiederaufbau. Das Leitbild dient der Auflockerung und Gliederung der gesamten Stadtstruktur. Dementsprechend werden viele westdeutsche Städte nach dem Zweiten Weltkrieg neu konzipiert und ausgebaut. Die Neuordnung des Stadtkerns geschieht durch moderne Verkehrsachsen und Siedlungsstrukturen. Die Errichtung von Wohngebieten (EFH und Reihenhäuser) außerhalb der Stadt, bedingt durch die Auflockerung, hat einen Anstieg des MIV besonders des Pendlerverkehrs zur Folge. Dadurch steigt die Nutzung des privaten Pkws, es erfolgt ein intensiver Straßenausbau zur Erschließung der außen liegenden Siedlungen und deren Vernetzung mit den innerstädtischen Quartieren.

Nach der umfassenden Auflockerung der Stadtstruktur werden neue Konzepte zu einer Verdichtung entwickelt. Das städtebauliche Leitbild der „Urbanität durch Dichte“ (1960-75) sowie das verkehrliche Leitbild der autogerechten Stadt (1955-70) beeinflussen die Stadtentwicklung in den 60er und 70er Jahren erheblich. Die Umsetzung dieser Leitbilder führt zu einer Ausweitung der Stadtstruktur in die Stadtregion und zu Trabantenstädten am Stadtrand. Es entstehen vielgeschossige, dichte Gebäude im Stadtzentrum und verdichtete Großwohnsiedlungen auf der „grünen Wiese“. Darüber hinaus werden die Innenstädte zu monotonen Dienstleistungszentren ausgebaut. Durch den Anstieg der privaten Motorisierung und des Pendlerverkehrs werden die innerstädtischen Wohnviertel sowie die Straßennetze zwischen Stadtkern und Großsiedlung stark belastet. Dies führt zur politischen Forderung des Ausbaus des gesamten ÖPNV-Netzes.

Dem Trend der hemmungslosen Stadterweiterung (Suburbanisierung) soll ab Mitte der 70er Jahre durch die Leitbilder der behutsamen Stadterneuerung (1970-85) sowie der ökologisch orientierten Stadtentwicklung (1980-90) entgegengewirkt werden. Diese stadtharmonischen Leitbilder unterstützen im Gegensatz zur extremen Stadtausdehnung die Innenentwicklung (Reurbanisierung) und ökologische Entwicklung der Städte. In diesem Zusammenhang werden die innerstädtischen Wohnquartiere durch umfassende Sanierungsmaßnahmen aufgewertet und die Innenstädte wieder neu durchmischt. Im Zuge der innerstädtischen Erneuerung entstehen für die Aufwertung des FUGV autofreie Fußgängerzonen im Stadtzentrum. Konzepte der Verkehrsdämpfung (Tempo 30) und Verkehrsberuhigung (Tempo 5) in den innerstädtischen Wohnquartieren werden realisiert. Neue Radverkehrsanlagen mit einem durchgängigen Netz sowie Abstellanlagen werden gebaut. Neue Konzepte für das Umsteigen vom PKW auf die Bahn werden entwickelt, P+R Flächen machen im innerstädtischen Bereich ein Umsteigen von MIV auf den ÖPNV möglich. Durch diese umfangreichen verkehrsplanerischen Maßnahmen wird der Umweltverbund grundlegend unterstützt, um diesen im Gegensatz zum MIV attraktiver zu machen.

Das Aufbaugesetz der Länder schafft 1950 die Erhaltung des föderalistischen Systems in Westdeutschland. Mit der Einführung des Bundesbaugesetzbuches (BBauG) werden 1960 auch Belange der verkehrlichen Entwicklung in die Bauleitplanung aufgenommen, 1965 wird die konkrete Generalverkehrsplanung in das Bundesbaugesetz integriert. Durch den starken Verfall der Altbausubstanz in den innerstädtischen Wohnquartieren wird das Städtebauförderungsgesetz 1971 eingeführt und schafft die rechtliche Grundlage für eine umfangreiche Modernisierungs- und Sanierungswelle der Altbausubstanz in den innerstädtischen Wohnbereichen. Durch die steigende Motorisierung wird die Generalverkehrsplanung 1975 zur Generalverkehrsentwicklungsplanung (Gesamtverkehrsplanung) umbenannt und beinhaltet bzw. regelt folglich alle Verkehrsarten wie den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Umweltverbund mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Radwegeverkehr (RADV) sowie Fußgängerverkehr (FUGV). Im Zuge des Ausbaus der Beteiligung der Bürger am Planungsprozess, besonders gefördert durch unterschiedliche Bürgerinitiativen von 1968, wird 1976 der § 2a des BBauG (später § 3 des

BauGB) als Rechtsgrundlage der Bürgerbeteiligung an der Stadtplanung in das Bundesbaugesetz eingeführt. Mit der Einführung des Baugesetzbuches (BauGB) 1987 werden die Bereiche Städtebau, Verkehr und Umweltbelange rechtlich geregelt. Dabei spielt besonders das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) von 1990 eine wichtige Rolle, da nun erstmals die umweltgerechte (ökologische) Stadt- und Verkehrsplanung rechtlich abgesichert wird.

Nach der Wiedervereinigung 1990 müssen zahlreiche westdeutsche Gesetzeswerke auf die anders gelagerten Probleme der ostdeutschen Städte übertragen werden. Das Investitions- und Maßnahmengesetz (BauGB-MaßnG) wird innerhalb von kürzester Zeit entwickelt, um die Bewältigung der Anpassungsprozesse Ostdeutschlands gesetzlich zu regeln. Im Mittelpunkt der städtebaulichen Maßnahmen steht die Sicherung und Verbesserung des Wohnraumbestandes in den Großwohnsiedlungen sowie die Revitalisierung der Innenstädte. Die zukünftige städtebauliche und verkehrliche Gestaltung der Stadt muss als komplexe Aufgabe verstanden werden. Die Hauptvoraussetzung dafür ist die enge Kooperation der einzelnen Stadt- und Verkehrsplanungsämter und Planer untereinander, so wie es in der ehemaligen DDR üblich war. Dort wurden städtebauliche und verkehrliche Planungskonzepte zusammen erarbeitet und darüber hinaus die Aufstellung des GBP und des GVP interdisziplinär betreut. Die wiederentdeckten Planungsmethoden der Nutzungs- und Funktionsmischung fordern für die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung in erster Linie die Mischung der städtebaulichen Funktionen und ermöglichen damit die Schaffung einer Stadt der kurzen Wege. Ferner verlangen diese Planungsinstrumente eine Abwägung der sozialen, ökologischen, ökonomischen und kulturellen Aspekte zur Erhöhung der Lebensqualität für die Stadtbewohner und garantieren einen zukünftigen stadtverträglichen Verkehr.

**3.1**

**Ablauf der vergleichenden Städteuntersuchung**

**3.2**

**Darstellung der städtebaulichen Situation der Städtepaare**

**3.3**

**Darstellung der verkehrlichen Situation der Städtepaare**

**3.4**

**Verdeutlichung städtebaulicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen an Hand von ausgewählten Siedlungen innerhalb der Städte**

# 3 Vergleichende Städteanalyse und Siedlungsuntersuchung

# 3. Teil II Vergleichende Städteanalyse und Siedlungsuntersuchung: Bewertung der städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten in den ausgewählten Städtepaaren

## 3.1 Ablauf der vergleichenden Städteuntersuchung

Nach der allgemeinen Abhandlung des Planungsprozesses in Ost- und Westdeutschland wird nun an zwei ausgewählten Städtepaaren konkret die städtebauliche und verkehrliche Planungsrealität dargestellt. Die vergleichende Untersuchung zeigt die Mängel, Qualitäten, Gegensätze sowie Parallelen der verschiedenen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungsphasen auf. Unter dem Aspekt der einzelnen Stadtfunktionen Arbeiten, Wohnen, Erholen, Einkaufen und Verkehr werden die zu vergleichenden Städte Hannover und Leipzig, Magdeburg und Münster analytisch gegenüber gestellt.

### 3.1.1 Auswahl der Städtepaare nach aufgestellten Kriterien

Die Städte Hannover, Leipzig, Magdeburg und Münster werden miteinander verglichen, da diese die gleichen städtebaulichen Voraussetzungen (z.B. Stadtgröße, Genius loci, Einwohnerzahlen, Stadtstruktur etc.) besitzen.

Vor dem Zweiten Weltkrieg werden Städte aufgrund der Verschmelzung von Urbanisierung und Industrialisierung in vier Stadttypen (Bürgerstadt, Zentralstadt, Industriestadt und Bergbauorte) unterschieden. Die zu untersuchenden Städte können in folgende Stadttypen eingeteilt werden: Leipzig, Hannover und Magdeburg sind „Industriestädte, die sich durch allmähliche Verdichtung von Wohngebieten, Industriebetrieben und zentralen Einrichtungen zum geschlossenen Stadtraum“ entwickelt haben. Leipzig und Magdeburg sind zusätzlich Maschinenbaustädte, Münster dagegen ist eine „Zentralstadt, deren Hoheits-, Verkehrs- und Dienstleistungsaufgaben durch die Anforderungen der entstehenden Industriegesellschaft vermehrt“ **(Krabbe 1989, S. 76 f.)** wurden. Darüber hinaus bestimmten folgende Bedingungen die Entwicklung der zu untersuchenden Städtepaare, wobei ein wichtiges Vergleichskriterium der Genius loci (ortspezifisches Merkmal) ist:

Alle Städte sind im frühen und späten Mittelalter wegen ihrer exponierten geographischen Lage entstanden. Leipzig und Hannover waren zuerst Handelsstädte und später Industriestädte, darüber hinaus zeichnen sich die beiden Städte durch ihr bedeutendes Messezentrum aus. Leipzig hat das Messeprivileg schon seit 1497 und Hannover wird 1947 Messestadt für bedeutende Industriemessen. Durch die gute Lage der Städte im Territorium und die historisch bedingten Handelsstraßen sind Leipzig sowie Hannover wichtige Verkehrsknotenpunkte innerhalb Deutschlands. Durch den ständigen Ausbau des Schienennetzes während der Teilung Deutschlands und den Ausbau der ICE Strecken nach 1990 sind die Städte über die Bahn sehr gut angebunden.

Eines der wichtigsten Vergleichskriterien für Magdeburg und Münster ist die extreme Zerstörung der Innenstädte und der planerische Umgang mit der Stadtstruktur während der Wiederaufbauphase durch die Wiederaufbauprogramme. Es werden von den Besatzungsmächten nach dem Zweiten Weltkrieg innerstädtische Flächen für Kasernen in Anspruch genommen, z.B. in Magdeburg der östliche Teil der Stadt von den Sowjets und in Münster unterschiedliche Flächen von den Briten. Ferner besitzen die beiden Städte ein historisch gewachsenes Radverkehrsnetz.

Die Abbildung der Lage im Territorium verdeutlicht, dass die ausgewählten Städte einen Städtehalbkreis in der Mitte Deutschlands bilden. Leipzig (Sachsen) und Hannover (Niedersachsen) sind Großstädte, dagegen stellen Magdeburg (Sachsen-Anhalt) und Münster (Nordrhein-Westfalen) mittlere Großstädte dar. Die verkehrliche Hauptverbindungsachse ist die Autobahn (A2), von Münster erst die A1, dann die A2 bis Hannover bzw. Magdeburg, ab Magdeburg erschließt dann die Autobahn (A14) die Stadt Leipzig. Darüber hinaus verbindet ein dichtes Schienennetz sowie ein schnelles Eisenbahnsystem (IC und ICE) die Städte untereinander.

Die Abbildung 3.2 zeigt die Stadtstruktur und die Einwohnerentwicklung der Städte. Die ostdeutschen Städte Leipzig und Magdeburg sind kompakte Städte, während in Münster die Stadtstruktur sich sternförmig in die Fläche ausgeweitet hat. Hannover folgt dem Mischprinzip der sternförmigen und kompakten Siedlungsstruktur. Zusätzlich verdeutlicht die Einwohnerdichte die Kompaktheit der ausgewählten Städte. Hannover hat den höchsten Wert an Einwohnern pro qkm (2539), dagegen sind Leipzig und Magdeburg weniger verdichtet mit 1705 und 1261 EW/qkm. Münster ist von den vier ausgewählten Städten am wenigsten verdichtet, es verteilen sich auf die Stadtfläche nur 891 Einwohner pro Quadratkilometer. Die Verteilung der Einwohner ist ein wichtiges Vergleichskriterium für die Städteanalyse. In Westdeutschland nehmen die Einwohner stetig zu, dagegen in Ostdeutschland von 1930 bis 1999 kontinuierlich ab. Die zu vergleichenden Zahlen sind dabei Einwohnerzahlen von 1999. Dabei verwalten die Städte Leipzig und Hannover um die 500.000 Einwohner sowie die Städte Magdeburg und Münster ca. 250.000 Einwohner verwalten. **(Abb. 3.1, 3.2)**

## Geschichtliche Entwicklung

Leipzig
1165 Gründung der Bürgerstadt als Handelsknotenpunkt
1497 Messeprivileg: Leipzig ist Handels- und Messestadt
1945 Innenstadtzerstörung zu 60%,
1952 Aufbauplan Industrieschwerpunkt in der DDR
1970 Aufstellung des Generalbebauungs- und Generalverkehrsplans
1993 Eingemeindungen bis 1998
1995 Umbau des Hauptbahnhofes zum Einzelhandelszentrum bis 2000
1998 Eröffnung Neue Messe

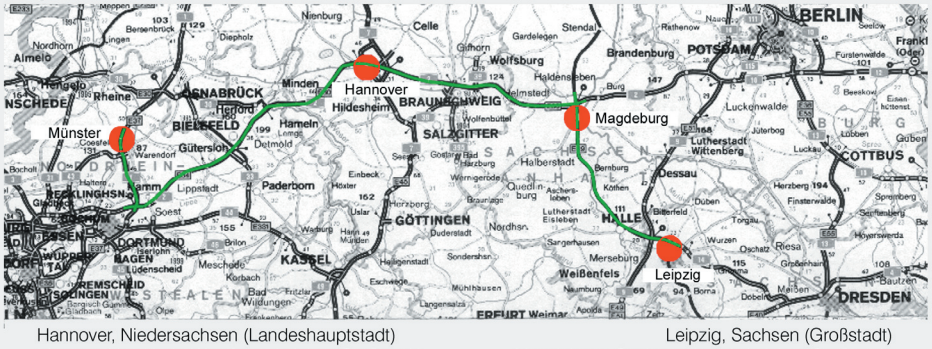
Hannover
1241 Stadtrecht, 1692 Hauptstadt des Kurfürsten
1814 Hauptstadt des Königreichs und bis 1939 Industriestadt
1945 Innenstadtzerstörung 90%, 1947 Messestadt
1950 Wiederaufbau und Bau eines Hauptverkehrsstraßennetzes
1965 U-Bahnbau, 1974 Eingliederung von Gemeinden
1989 Weltausstellungszuschlag
2000 EXPO 2000 (Baubeginn 1996)

Magdeburg
805 wichtiger Handelsumschlagplatz,
1631 Eingliederung in den Brandenburg-preußischen Territorialstaat
1939 Bau von Entlastungsstraßen
1945 Zerstörung der Innenstadt zu 95 %
1951 Wiederaufbauplan bis 1976
1994 Umnutzung der sowjetischen militärischen Liegenschaften
1993 Innernstadterneuerung, Umgestaltung Bahnhofsvorplatz bis 1997
1999 Bundesgartenschau

Münster
Um 800 gegründet mit einem Kloster und Dom
13 Jh. Bau einer Bürgerkirche
19 Jh. auf ehemaliger Befestigungsanlage entsteht ein Stadtpark,
1915 Großstadt und 1930 Gauhauptstadt
1945 Innenstadtzerstörung 91%
1949 Neuordnungsplan, Ausbau der Universitätsstadt
1975 Eingliederung von Gemeinden (die Stadt wird vervierfacht)
1990 Umnutzung der britischen militärischen Liegenschaften,
1990 Innenstadterneuerung Bahnhofsbereich bis 1998
2000 Radstation am Bahnhofvorplatz (Berliner Platz)

## Lage im Territorium

Abb.: 3.1



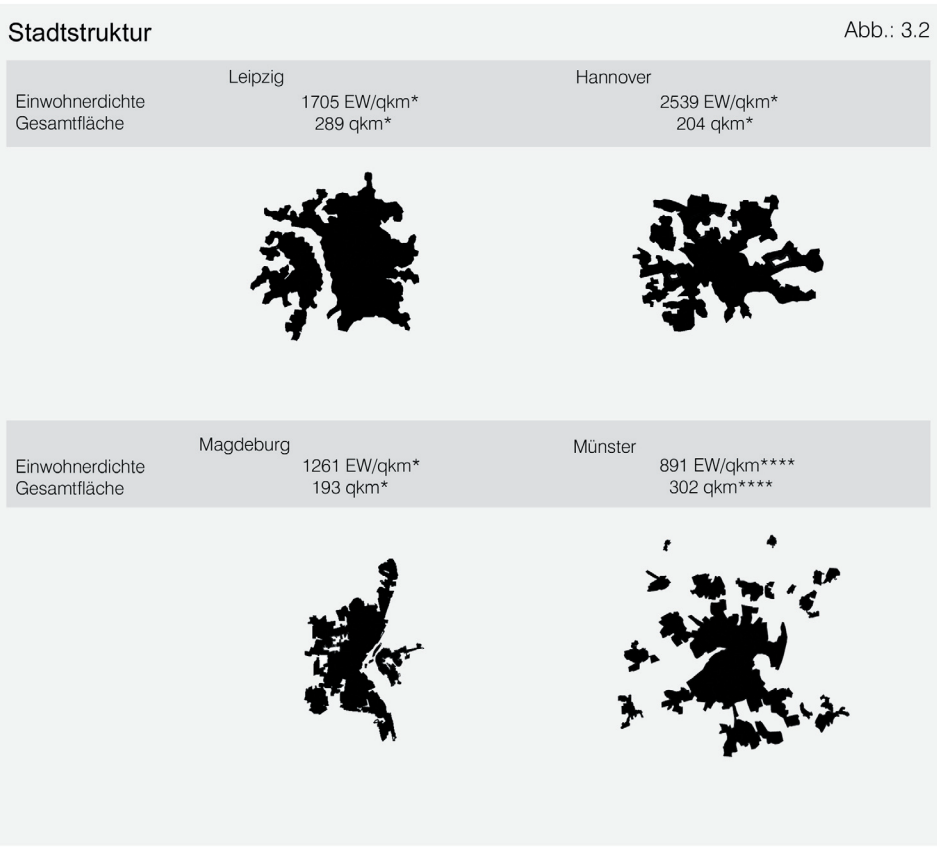

Hannover, Niedersachsen (Landeshauptstadt)
Münster, Nordrhein-Westfalen (mittlere Großstadt)

Leipzig, Sachsen (Großstadt)
Magdeburg, Sachsen-Anhalt (mittlere Großstadt)

Quelle: Durth, Flagge, Reuther, Richard-Wiegandt, zur Nedden

**Abb. 3.1**
Lage im Territorium

**Abb. 3.2**
Stadtstruktur




Quelle: Durth, Flagge, Reuther, Richard-Wiegandt, zur Nedd

3.2

## 3.2 Darstellung der städtebaulichen Situation der Städtepaare

Die geschichtliche Entwicklung sowie die städtebaulichen Merkmale bzw. Besonderheiten – Siedlungstätigkeit, Stadtfunktionen und Infrastruktur – der einzelnen Städte Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster zeigen die Gegensätze und Parallelen der Stadtentwicklung der zu untersuchenden Städtepaare auf. In einer Plananalyse werden die städtebaulichen Eigenarten durch unterschiedliche Planungsunterlagen beschrieben und bewertet. Die Darstellung der Siedlungstätigkeit in Zehnjahresschritten (1949, 1959, 1969, 1979, 1989 und 1999) zeigt die Ausweitung der Stadtstruktur der zu untersuchenden Städte nach dem Zweiten Weltkrieg in Ost- Und Westdeutschland. Die anschließende Betrachtung der einzelnen Stadtfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Erholen und Versorgung) sowie die Darstellung der infrastrukturellen Situation (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV Netze) geben Aufschluss über die Entwicklung der Städtepaare im ost- und westdeutschen Stadtsystem.

3.2.1 Geschichtliche Entwicklung des Städtepaares Leipzig und Hannover

3.2.1.1 Geschichtliche Entwicklung der Stadt Leipzig

Die Stadtgründung von Leipzig erfolgt um 1165, zu dieser Zeit wird auch erstmalig das Marktprivileg erwähnt. Schon im Jahre 1409 wird die Leipziger Universität eröffnet, welche zusammen mit der Leipziger Messe den entscheidenden Entwicklungsimpuls der Stadt darstellt. Bis zum 17. Jahrhundert weitet sich die Stadtstruktur besonders durch den Handel weiter aus, es entstehen Neubauten für die Großkaufleute und das stadtbildprägende Passagensystem. Mitte des 18. Jahrhunderts wird Leipzig durch die Warenmesse sowie durch das geistige und kulturelle Leben stark geprägt. Die Stadt wird 1870 zur Stadt der Arbeiterbewegung und besitzt in dieser Zeit rund 100.000 Einwohner, die Zahl der Einwohner versechsfacht sich bis zum Ersten Weltkrieg 1914. Mit dem Bau des Hauptbahnhofes sichert sich Leipzig eine dominierende Stellung im deutschen und europäischen Verkehrsnetz. Durch die Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg (1943) hat die städtische Bausubstanz den schwersten Verlust seit ihrem Bestehen erlebt **(Siegel et al. 1968, S. 52)**.

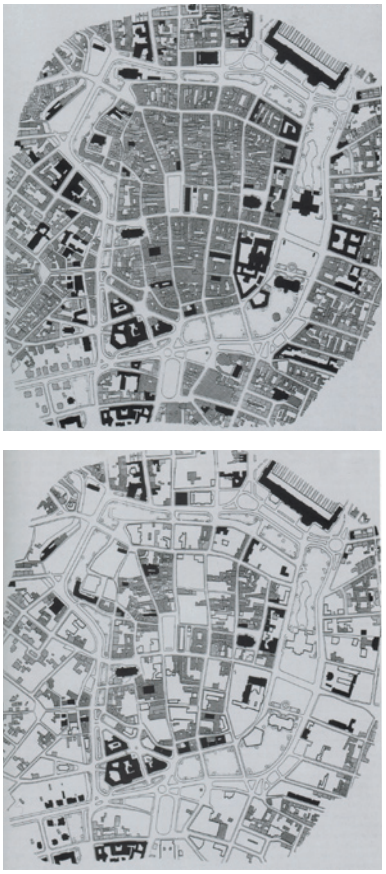


**Abb. 3.3, 3.4**
Leipzig vor der Zerstörung, Leipzig Schadensplan 1949

Die Zerstörung der Struktur des Stadtzentrums beträgt 60% **(Abb. 3.3, 3.4)**, wobei rund 40% der öffentlichen Gebäude zerstört werden. Die Enttrümmerungskarten sind die ersten planerischen Instrumentarien nach dem Zweiten Weltkrieg, diese spielen bei der Erarbeitung von Bebauungsplänen eine wichtige Rolle. Ende 1948 sind ein Drittel der Enttrümmerungsarbeiten geleistet, der Messebetrieb der Stadt wird in diesem Jahr wieder in Gang gesetzt. Zuerst werden die innerstädtischen Messemusterhäuser sowie die Ausstellungshallen der Technischen Messe wieder instand gesetzt. Die städtebauliche Entwicklung von Leipzig wird durch einen konkreten Entwicklungsplan (1946-48) klar zusammengefasst. Der Kerngedanke der Konzeption bezeichnet den Zusammenschluss des industriellen Ballungsraumes Leipzig-Halle-Merseburg durch eine effektive Neustrukturierung der Verkehrswege und der Industrie- und Wohnstandorte. Dieses Projekt scheitert und wird 1952 durch die Auflösung der Länder sowie die Gründung der Bezirke endgültig ad acta gelegt.

1948 liegt ein Gesamtkonzept für die Aufbauplanung von Leipzig vor, welche 1949 in Form eines Bebauungsplanes **(Abb. 3.5)** der inneren Altstadt vom Stadtparlament verabschiedet wird. Durch den Aufbau der Messehäuser nach altem Vorbild wird auch die Innenstadt nach dem vorhandenen Straßen- und Platzgefüge sowie nach dem Maßstab der Vorkriegsbebauung wieder aufgebaut. Der Leitgedanke einer Bewahrung und behutsamen Modernisierung der Strukturen tragen diesem Anliegen Rechnung. Das Aufbaukonzept von 1949 sieht vor, die bisherigen Straßensysteme im Prinzip beizubehalten und weiterzuentwickeln, die Durchgangshöfe sowie der Promenadenring in der inneren Altstadt werden aufrechterhalten und in zukünftige Planungen mit einbezogen. Die kunsthistorisch wertvollen Gebäude und die alten Fluchtlinien bleiben erhalten bzw. werden instandgesetzt, die dichten Blockinnenbereiche mit den Durchgangshöfen werden aus „hygienischen“ Gründen behutsam entkernt. Darüber hinaus werden die breiten Fahrbahnen und Fußwege nach den Bedürfnissen der Bewohner sowie des Messeverkehrs angepasst. Im Dezember 1950 wird das Planwerk mit Flächennutzungsplan, Verkehrsplan, Zentrumsplan und Demonstrationsplan fertiggestellt. Die Demonstrationspläne gehören nach den sozialistischen Planungsrichtlinien fortan zum Bestandteil jeder Grundakte **(Abb. 3.6)**.

**Abb. 3.5**
Leipzig, Bebauungsplan: Innere Altstadt

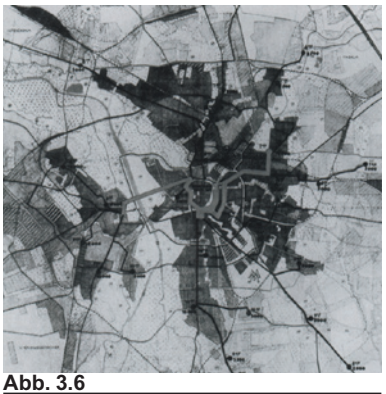


**Abb. 3.6**
Leipzig, Demonstrationsplan 1952

1952 werden grundsätzliche Kriterien für den weiteren Aufbau **(Abb. 3.7)** festgelegt und durch das Ministerium für Aufbau bestätigt. Dabei wird Leipzig auf eine Gesamtplanungsgröße von 750.000 Einwohnern ausgelegt und nach städtebaulichen Faktoren als Messe-, Industrie- und Kulturstadt charakterisiert. Insgesamt zeigt der Aufbauplan des Zentrums die Leitvorstellungen der inneren Altstadt des Aufbauplanes von 1949. Da der Altstadtcharakter eine starke Konzentration von Baumassen nicht zulässt, werden die repräsentativen Gebäude an der Ring-Magistrale errichtet. Der Karl-Marx-Platz **(Abb. 3.8)** liegt im Bereich des Ringes und stellt den Zentralen Platz der Stadt dar, an dem Karl-Marx-Platz liegen Gebäude der Kultur sowie der Verwaltung. 1952/53 werden städtebauliche

**Abb. 3.7**
Leipzig, Aufbau Zentrum 1952

**Abb. 3.8**
Leipzig, Karl-Marx-Platz

Ideenwettbewerbe für den Ausbau des Promenadenringes ausgeschrieben. Der südliche Teil der Ring-Magistrale wird bis 1955 fertiggestellt. Im Bereich Rossplatz entsteht ein einheitliches Ensemble aus sieben- bis neungeschossigen Wohnhäusern **(Topfstedt et al. 1992, S. 185 ff.)**.

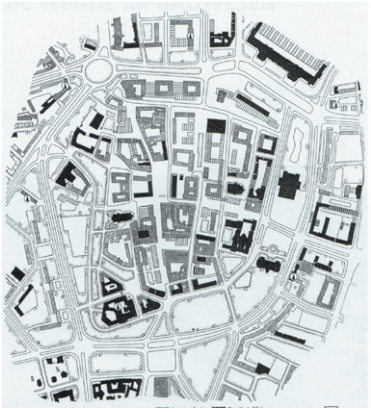


**Abb. 3.9**
Leipzig, Perspektivplan: Innenstadt 1959

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre wird an einem neuen Bebauungsplan für die Innenstadt gearbeitet, dieser wird nicht mehr durch die Leitbildvorstellungen vor dem Krieg, sondern durch sozialistische Vorgaben geprägt. 1955 werden in der Südvorstadt die ersten Wohnungen aus Großblockweise montiert, deren Elemente aus dem zusammen gesammelten Trümmerschutt hergestellt wurden. Die hochindustrielle Bauweise im Bereich des Wohnungsbaus setzt sich mehr und mehr durch. Neue Wohnkomplexe in Großplattenbauweise entstehen im Süden der Stadt in Lößnig, Dölitz, Stötteritz und Großzschocher sowie im Norden der Stadt in Gohlis, Mockau, Möckern, Schönefeld, Sellerhausen und Thekla. In den nachfolgenden Jahren konzentriert sich die Planung erneut auf das Stadtzentrum, dabei steht besonders der Karl-Marx-Platz als politisch-kulturelles Zentrum der Stadt im Vordergrund der Stadtentwicklung. 1959 wird ein Perspektivplan **(Abb. 3.9)** für die Innenstadt entwickelt, nach diesem neuen Plan werden nur noch wenige historische Blöcke den Umbau der Altstadt überstehen. Mit dem Anspruch der Beseitigung der alten Struktur, die den neuen städtebaulichen Zielen im Wege steht, werden von dem Chefarchitekten Horst Siegel 1968 die zukünftigen Planungen für das Stadtzentrum vorgestellt. Seit Mitte der 60er Jahre werden nicht nur außerhalb der Innenstadt Wohnkomplexe vorgesehen, auch im Stadtzentrum werden nach neuen Planungen zehngeschossige Wohnblocks in Plattenbauweise hochgezogen **(Siegel et al. 1968, S. 53 ff.)**.

Anfang 1968 befaßt sich das Politbüro des Zentralkomitees der SED erneut mit der städtebaulichen Entwicklung Leipzigs. Der Rat der Stadt veranlasst entsprechend der zentralen Empfehlungen die Ausarbeitung des Generalbebauungsplanes. Die Grundrichtung des Generalbebauungsplanes, Generalverkehrsplanes und des Generalplanes der technischen Infrastruktur werden 1970 zum ersten Mal örtlich und zeitlich koordiniert ausgearbeitet. Bei der Bearbeitung wird davon ausgegangen, dass in allen Phasen der Stadtentwicklung ein Optimum an Funktion und harmonischem Erscheinungsbild erreicht werden muss. Das Kernstück der Arbeit sind die grundsätzlichen Überlegungen für die zukünftige Stadtstruktur (Kompositionsplan) sowie der daraus abgeleiteten Standortvorschläge für den Wohnungs-, Industrie- und Gesellschaftsbau. Mit dem Generalbebauungsplan werden Standorte für den Zeitraum 1971 bis 1975 festgeschrieben und Angebote für den Zeitraum 1976 bis 1980 unterbreitet **(Siegel et al. 1984, S. 31)**.

Mit der Realisierung des Wohnungsbauprogrammes Mitte der 70er Jahre reift „die Erkenntnis, die Stadt und ihr Umland verstärkt als einheitliches Planungsgebiet zu betrachten. Daraufhin beschloß der Rat des Bezirks Leipzig einen gemeinsamen Generalbebauungsplan der Stadtregion erarbeiten zu lassen, der die Stadt, den Landkreis Leipzig und weitere Gebiete umfaßte. Mit diesem Generalbebauungsplan (1976/77) wurde besonders herausgearbeitet, daß für die städtebauliche Entwicklung Leipzigs die Ost-West-Achse **(Abb. 3.10, 3.11)** steigende Bedeutung gewinnt. An ihr sind die wichtigsten Standorte für den komplexen Wohnungsneubau und für die innerstädtischen Arbeitsplätze

ausgewiesen worden, auch deshalb, weil sich im Süden und Norden der Stadt große Abbaugebiete für die Braunkohlegewinnung befinden. Kernstück dieses Generalbebauungsplanes war vor allem die Standortbestimmung für den Wohnungsneubau bis in die 80er Jahre." **(Siegel et al. 1984, S. 33)** Daraufhin entsteht ab 1976 in Leipzig Grünau das größte und bedeutendste Wohngebiet des komplexen Wohnungsbaus in der Geschichte Leipzigs. Bis 1985 werden 37.000 Wohnungen, 26 Schulen, 27 Kinderkrippen und -gärten, 13 Kaufhallen sowie Einrichtungen des Gesundheitswesens und Dienstleistungseinrichtungen gebaut. „In der zweiten Hälfte der 80er Jahre wird jeder sechste Leipziger sein Zuhause in Grünau haben." **(Siegel et al. 1984, S. 38)**

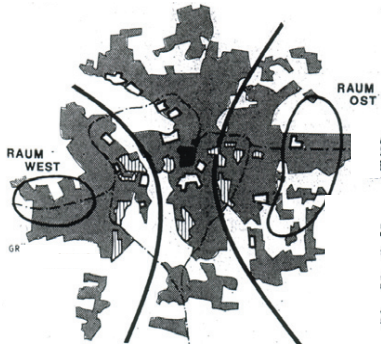



**Abb. 3.10**
Leipzig, Entwicklungsachse

In den 80er Jahren kommt es zum flächenhaften Abriss der jahrelang vernachlässigten Altbausubstanz in den innerstädtischen Altbaugebieten. In der westlichen und östlichen inneren Vorstadt sowie am südlichen Innenstadtrand werden die Wohnungen in den Altbauquartieren durch Wohnungsneubau in Plattenbauweise ersetzt. In einigen Stadtteilen wird mit geringen finanziellen Mitteln versucht die Altbausubstanz zu erhalten. Bei der Modernisierung des Altbaubestandes werden Bauzustandanalysen durchgeführt, welche zusätzlich die Stadtbildqualität der Gebäude und deren Identität für Leipzig verdeutlichen **(Häußermann et al. 1996, S. 275)**. Ein besonderes Beispiel dafür ist die Erhaltung der Altbausubstanz des Stadtteils Lindenau, welcher durch Maßnahmen der komplexen Modernisierung eine hohe Wohnqualität erhält. „Außer den Baumaßnahmen an und in den Gebäuden wurden in den Innenhöfen die Grundstücksgrenzen und alte Schuppen beseitigt. Mit Hilfe der Bürger entstanden begrünte Erholungsflächen, die die Nachbarschaftsbeziehungen aktivieren und mehrmals Mittelpunkt von Wohngebietsfesten waren." **(Siegel et al. 1984, S. 40)** Darüber hinaus spielt das Wohnungsbauprogramm bei der Umgestaltung der Ostvorstadt eine besondere Rolle. In dem Stadtteil konzentrieren sich etwa 20-25% der Bauaufgaben des Wohnungsbaus mit Neubau, Modernisierung und Instandsetzung. In den Umgestaltungsgebieten werden die Wohnverhältnisse durch eine umfangreiche Modernisierung aber auch durch die Herstellung von Kommunikationsräumen gesteigert.

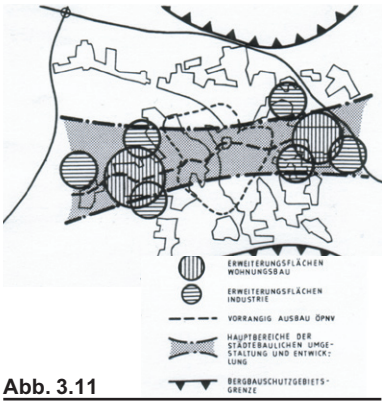



**Abb. 3.11**
Leipzig, Ost-West-Entwicklungsband

Nach der Wende 1990 werden Konzepte entwickelt, in deren Kernpunkt Leipzig als Handelsstadt und Messestandort steht. „Diese Konzepte sollen durch spektakuläre Großprojekte, die rasches Wachstum und weitere Investitionen versprechen, in Angriff genommen werden. Große Einzelprojekte [...] sind die Neue Messe und die Umnutzung des Alten Messegeländes, die Entwicklung des Gewerbegebietes Nord-Ost, der Ausbau des Flughafens Leipzig-Halle [...] und die Errichtung einer ICE-Trasse." **(Häußermann et al. 1996, S. 270 f.)** Im Umland von Leipzig entstehen Anfang der 90er Jahre rund 660.000 qm Verkaufsflächen **(Abb. 3.12)**. Diese Flächen ziehen die Kaufkraft aus der Innenstadt (52.000 qm Verkaufsfläche) ab und lassen ein monofunktionales Stadtzentrum mit Büro- und Verwaltungsgebäuden zurück. Das größte Einkaufzentrum an der Peripherie von Leipzig ist der Saalepark mit 126.000 qm Verkaufsflächen, dieses neue Shoppingcenter bietet das Zweieinhalbfache der gesamten Verkaufsfläche der Leipziger Innenstadt.

**Abb. 3.12**
Leipzig, Paunsdorf-Center

Um diesem Trend entgegenzuwirken, wird Mitte der 90er Jahre ein Konzept von Stadtteilzentren ausgearbeitet, das 1996 in Form eines Stadtentwicklungsplanes „Zentren" **(Abb. 3.13)** umgesetzt wird. In diesem Zusammenhang entsteht am Rande der Südvorstadt das Stadtteilzentrum Connewitzer Kreuz, ein weiteres Stadtteilzentrum am Lindenauer Markt in Alt-Lindenau sowie das Stadtteilzentrum an der Jupiterstraße im Norden von Leipzig-Grünau. Auf der Grundlage eines Workshops wird für Leipzig ein städtebaulicher Rahmenplan erstellt, welcher schon 1994 in verbindliches Baurecht umgesetzt wird. Das Konzept baut auf der historischen Stadtstruktur auf, verlässt aber die existierende Parzellenstruktur. Vier Stadtquartiere werden zu Sanierungsgebieten erklärt, dazu gehört der Neustädter Markt sowie die Stadtteile Lindenau, Gohlis sowie Connewitz. Das Ziel der Sanierung ist vor allem die Erhaltung der Gebäudestruktur sowie die Festsetzung bezahlbarer Mieten für Wohn- und Gewerbebauten. Mit der Verlagerung der Messe **(Abb. 3.14)** an die nördliche Stadtperipherie werden 1996 rund 90 ha Fläche der Alten Messe frei, die Stadt sieht an dieser Stelle einen

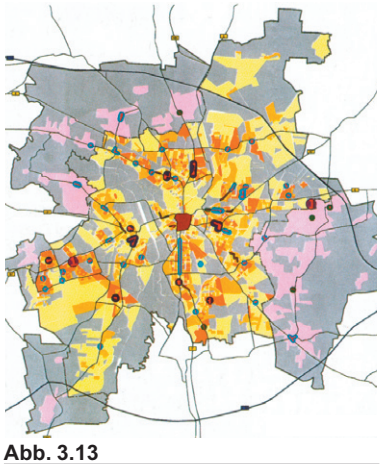


**Abb. 3.13**
Leipzig, Entwicklungsplan: Zentren 1996

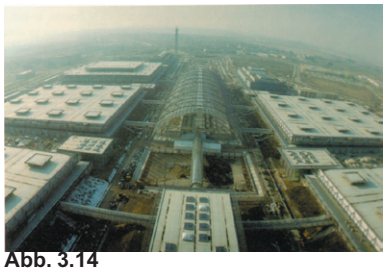


**Abb. 3.14**
Leipzig, Neues Messegelände

Ausbau des Handels vor. Im Kontext der Neuen Messe und ihre Anbindung an die Innenstadt kann in Eutritzsch zwischen der alten und neuen Bundesstraße ein großes städtisches Areal entwickelt werden. Es entstehen mehrere hundert Geschosswohnungen mit direktem Stadtbahnanschluss sowie ein neues Gebiet für Gewerbe- und Bürostandorte. Der neue Trend hin zu kleinen baulich gut identifizierbaren Büroflächen kann durch den Ausbau der vorhandenen kleinteiligen Gebäudestruktur in den Gründerzeitquartieren mit Wohn- und Geschäftshäusern umgesetzt werden **(Lütke-Daldrup 1996, S. 671)**.

Ende der 90er Jahre orientiert sich die Stadt Leipzig an folgenden Leitideen (Zielvorstellungen) für die zukünftige Entwicklung der Stadt. Die Stadterneuerung in der Tradition der europäischen Stadt soll vor allem die Gründerzeitviertel mit ihren Wohn- und Geschäftsgebäuden durch behutsame Stadterneuerung, Erneuerung, Ergänzung und Umnutzung der Gebäudesubstanz sowie durch die Schließung von Baulücken wieder instand gesetzt werden. Mit der Umsetzung des Leitbildes der Stadt der kurzen Wege wird auf die jahrelange Umverteilung der Bevölkerung, der Arbeitsplätze, der Handelseinrichtungen sowie des Verkehrs reagiert. Unterschiedliche Konzepte der städtebaulichen Mischung versuchen die traditionelle Verflechtung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung wiederherzustellen. Das Modell der Dienstleistungsmetropole und Messestadt wird weiter ausgebaut, denn die starken traditionellen Wirtschaftsbereiche Handel, Dienstleistung und Medien werden auch in Zukunft das Wirtschaftsleben der Stadt prägen **(Flagge et al. 1999, S. 14 ff.)**. Im Zuge des Agenda-Prozesses werden für Leipzig („Leipziger Agenda 21“) folgende Punkte für die städtebauliche Entwicklung der Stadt im 21. Jahrhundert entwickelt:

- nachhaltige Stadtentwicklung: Lebensfähigkeit von Stadt und Stadtteilen, Wohnen, Arbeiten und Wohnumfeld, Stadtstruktur und Handel, soziale und kulturelle Infrastruktur, Natur, Mobilität, öffentliche Sicherheit;
- nachhaltiges Wirtschaften: Stadtmarketing, umweltgerechte Produktion, Vernetzung und Kommunikation, soziale Verantwortung von Unternehmen und Stadtbewohnern, Klimaschutz, effiziente Nutzung von Energie, erneuerbare Energien;
- Bildung und Innovation: Schule, Ausbildung und Studium, Förderung von Kreativität und Innovation;
- Lebensstile und Gesundheit: Information und Beratung, Erholung und Sport, Beachtung spezifischer Bedürfnisse und Sichtweisen z.B. Migranten;
- internationale Zusammenarbeit sowie Stadtmanagement und Bürgerbeteiligung (Vernetzung und Kooperation, Akteure der Stadtentwicklung **(Leipziger Agenda 21, Leipzig 2000)**.

### 3.2.1.2 Geschichtliche Entwicklung der Stadt Hannover

**Abb. 3.15**
Hannover, Zerstörtes Stadtzentrum 1946

Die Marktsiedlung Hannover entstand im Niederungsgebiet der Leine, am Schnittpunkt von Fernhandelstraßen. 1100 wird der Ort zum ersten Mal urkundlich erwähnt, aber 1189 durch ein Feuer völlig zerstört. Nach dem Wiederaufbau bekommt Hannover 1241 das Stadtrecht, wird 1692 zur Hauptstadt des Kurfürstentums und ab 1866 zur Hauptstadt der Preußischen Provinz ernannt. Von 1840 bis 1939 wächst die aufblühende Industriestadt um ein zwanzigfaches an Einwohnern, wobei die bauliche Verdichtung der Innenstadt ein bedrohliches Ausmaß annimmt **(Topfstedt et al. 1992, S. 164)**.

Die Zerstörung der Struktur des Stadtzentrums und der innenstadtnahen Quartiere nach den schweren Luftangriffen in den Jahren 1943 bis 1949 ist verheerend. Die Altstadt und Innenstadt werden zu 90% zerstört **(Abb. 3.15)** und 51% aller Wohnungen im Kernbereich sind vernichtet. Bis zur Währungsreform 1948 wird erst einmal der gesamte Gebäudeschutt abgetragen, das Stadtvermessungsamt erstellt einen Schadensplan als Grundlage für die öffentliche und private Wiederaufbauplanung. Bereits in der ersten Phase des Wiederaufbaus werden städtebauliche Ideen formuliert, welche die Mängel der alten Stadtstruktur verbessern sollen. Der neue Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht erstellt Planungen für die Aufbauarbeiten der Stadt, wobei nicht ein Wiederaufbau der alten Stadtstruktur, sondern eine Neustrukturierung des Stadtgefüges entstehen soll. Auf dieser

Basis wird 1948 ein Innenstadtwettbewerb ausgeschrieben, der zur Klärung der städtebaulichen Fragen im Kerngebiet beitragen soll **(Boockhoff-Gries et al. 1999, S. 7)**. An erster Stelle für die Beurteilung der Wettbewerbsergebnisse steht die zügige Führung und leichte Orientierung der Fernverkehrsstraßen im Stadtgebiet. Es soll ein „entlastender Ring geschaffen werden, in dem der Verkehrszug das Aegidientor und das Steintor als Ring umschließt. Damit kann der Stadtkern zugleich wirtschaftlich und mit zeitgemäßen Erscheinungsformen versehen werden. Jede heimattümelnde oder museale Ordnung und Gestaltung ist deshalb zu vermeiden; die Altstadt muß unter Wahrung ihrer gewachsenen Eigenart verkehrsmäßig so aufgeschlossen sein, daß wertvolle Geschäftsstraßen entstehen können. Innerhalb eines Jahres werden in Abstimmung mit einzelnen Fachplanungen und unter der Beachtung langfristiger Entwicklungsmöglichkeiten Aufbaupläne erarbeitet.“ **(Topfstedt et al. 1992, S. 171)**

Der Aufbauplan von 1949 **(Abb. 3.16)** für die Innenstadt und besonders der Bereich der Altstadt zeigt, dass im Bereich Burgstraße und Ballhofplatz eine „Traditionsinsel“ als Erinnerungsstück an die ehemalige Altstadt geplant ist. Das historische Straßensystem wird der Neuplanung zugrundegelegt, d.h. der mandelförmige Grundriss der mittelalterlichen Stadt mit ihren in Längsrichtung verlaufenden Straßen wird erhalten und kennzeichnet somit die Straßenräume in der Innenstadt. R. Hillebrecht versucht in der Entwicklung des Aufbauplans den städtebaulichen Organismus der Innenstadt für die Zukunft leistungsfähiger zu gestalten und einzelne Wirtschaftszweige und Wohnbereiche zusammenzufassen. Der Verkehr soll sich nicht im Herzen der Stadt stauen, sondern Kunden aus der Region herbeischaffen und gleichzeitig den Durchgangsverkehr durch die geplanten Tangenten am Stadtzentrum vorbeileiten. 1950 wird ein weiträumiger Flächennutzungsplan in Zusammenarbeit mit W. Wortmann und M. Feuchtinger für die künftigen Strukturwandlungen in der Stadt entwickelt, dieser Plan wird ausgerichtet auf eine Bevölkerung von 520.000 Einwohnern. Diese Wiederaufbauplanung von Hannover wird in Fachkreisen als besonders zukunftsweisend angesehen **(Braum et al. 2000, S. 40**). „Die Neuordnung der Stadt wurde unter Beachtung der naturräumlichen und geschichtlichen Gegebenheiten vorgenommen. Sie entsprach der politischen und wirtschaftlichen Aufgabenstellung, aber auch der Auffassung der Stadt in ihrer umfassenden Ganzheit, ihren Wechselwirkungen zwischen dem Menschen und seinen vielfältigen Betätigungsformen. Besonders die Verkehrsplanung als Mittel der Neuordnung und Gliederung der zerstörten Stadtstruktur spielt Anfang der 50er Jahre eine besondere Rolle“. **(zur Nedden 1998, S. 31 ff.)**

**Abb. 3.16**
Hannover, Aufbauplan 1949

Auf der Bauausstellung Constructa präsentiert Hillebrecht mit seinem Team vor internationalem Publikum die Entwürfe für den Wiederaufbau Hannovers. „Am Beispiel Hannover führten sie das Programm für den neuen Städtebau vor: die Umgestaltung der Großstadt zur Stadtlandschaft in Gestalt großflächig angelegter und durchgrünter Neubausiedlungen, von Grünflächen begleiteter Verkehrsnetze durchdrangen sich Siedlungsstruktur und Landschaft [...]. Neben ersten Konturen der neuen Verkehrsführung und des Aufbaus der Innenstadt stand der Wohnungsbau mit drei musterhaften Demonstrationsprojekten eindeutig im Mittelpunkt.“ **(Mlynek et al. 1992, S. 698)** In der Altstadt, rund um die Kreuzkirche, entsteht entsprechend der Strukturplanung ein günstig zum Zentrum gelegenes reines Wohnviertel. Diese kleinstädtische Wohnanlage erhält durch ihre räumliche Ordnung den kleinparzellenartigen Charakter der Altstadt. Im Gegensatz dazu veranschaulicht der Constructa-Block **(Abb. 3.17)** in der Südstadt die Neuordnung des gründerzeitlichen Stadtteils und die Nachbarschaftssiedlung (Am Mittelfeld), das dritte Exponat der Ausstellung, demonstriert den modernen sozialen Wohnungsbau auf der grünen Wiese **(Braum et al. 2000, S. 100 ff.)**. Das Leitbild für die Gesamtplanung in Hannover ist die räumlich gegliederte, baulich aufgelockerte und in ihrem Umfang begrenzte Stadt. Die in Grünzügen eingebetteten Autostraßen lockern die einzelnen Stadtteile auf und die Stadtquartiere sind in überschaubare Nachbarschaftseinheiten gegliedert. Die Vision der Stadtlandschaft **(Abb. 3.18)** prägt die städtebauliche Entwicklung der Stadt bis in die 60er Jahre **(zur Nedden 1998, S. 38 f.)**. Die Chance zum Neubau der Stadt wird genutzt, das „neue Hannover erfreute aufgelockert mit viel Grün und repräsentierte sich mit seinen Bauten in verträglichen Maßen. Es

**Abb. 3.17**
Hannover, Südstadt: Constructa-Block

**Abb. 3.18**
Hannover, Vision: Stadtlandschaft

war, soweit realisierbar, nach Funktionen gegliedert und optimal für den Verkehr erschlossen." **(Mlynek et al. 1992, S. 703)**

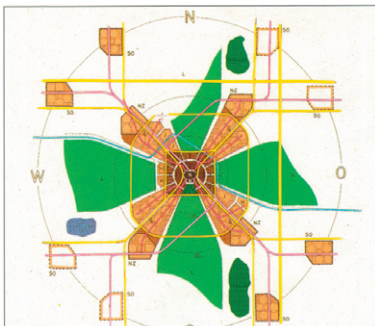



**Abb. 3.19**
Hannover, Regionalstadtmodell

Anfang der 60er Jahre wird durch die Diskussion der Stadt-Umland-Verflechtungen eine neue städtebauliche Entwicklungsphase eingeleitet. Durch den extremen Anstieg der Dienstleistungsbereiche in der Innenstadt gewinnt das Kerngebiet an Bedeutung. Die zunehmenden Pendlerströme aus dem Umland führen zu einer Vergrößerung des Verflechtungsbereiches von Stadt und Umland. Daraufhin entwickelt Hillebrecht ein Stadtmodell mit Nebenzentren, das 1962 als Regionalstadt-Konzept **(Abb. 3.19)** veröffentlicht wird. Dem von Hillebrecht erarbeiteten Modell einer zentral orientierten Regionalstadt entspricht dem Konzept der Stadtregion, welche den Umlandbereich im Agglomerationsraum einer Stadt beschreibt, dessen Bewohner überwiegend nicht landwirtschaftliche Berufe ausüben und von denen ein überwiegender Teil seine Existenzgrundlage in den Arbeitstätten der Kernstadt hat **(Boustedt 1970, S. 327 ff.)**. Dieses Modell der Stadtregion sowie die umgesetzten Leitbilder autogerechte Stadt und „Urbanität durch Verdichtung" sind Vorbild für die Entwicklung anderer Städte. Durch die Realisierung des Konzeptes der autogerechten Stadt kann man „mit fast ungeminderter Geschwindigkeit [...] vom Ruhrgebiet und von Bremen aus [...] den inneren Stadtring erreichen, auf dessen Knotenpunkten die Automobile durch riesige Kreisel ampellos in die gewünschte Richtung geschleust werden". **(Durth et al. 1988, S. 758)** Nicht nur im Bereich der Verkehrsplanung ist Hannover Vorbild für die Stadtentwicklung, auch die Schrift von R. Hillebrecht, welche den Strukturwandel in den Städten durch den Wachstum des tertiären Sektors beschreibt, setzt neue Handlungsperspektiven im städtebaulichen Bereich. Hannover liefert dazu mit dem Ausbau der Passerelle **(Abb. 3.20)**, eine vom Hauptbahnhof bis zum Kröpcke laufende zweigeschossige Fußgängerzone, eine wichtige Vorlage zur Erweiterung des tertiären Sektors in den Innenstadtzentren **(Durth et al. 1988, S. 760 f.)**. Im Zusammenhang mit dem Bau der Passerelle wird die gesamte Innenstadt vom Lister Platz bis zum Hohen Ufer sowie vom Aegi bis zum Steintor zu einem attraktiven Netz aus Fußgängerzonen ausgebaut. „Die mit Bürgerbeteiligungen jeweils unter Berücksichtigung lokalspezifischer Besonderheiten behutsam Abschnitt für Abschnitt ausgebaute Fußgängerzone [...] hat als geplantes Nebenereignis des U-Bahn-Baus zusammen mit der Revitalisierung der Altstadt und den dort neu entwickelten Angeboten für Kultur und Freizeit ganz entscheidend zur Aufwertung der Innenstadt beigetragen." **(Mlynek et al. 1992, S. 745)**

**Abb. 3.20**
Hannover, Passerellenausbau

Nach dem Wiederaufbau der Stadt und dem Ausbau der Stadtregion folgt Ende der 60er Jahre ein Stadtumbau, der hauptsächlich durch den Stadtbahn- sowie U-Bahnbau ausgelöst wird. Diese Neugestaltung folgt einer Konzeption, welche die Erweiterung der Innenstadt und die enge Verklammerung des Stadtzentrums mit den citynahen Wohngebieten zum Ziel hat. Die großen Wachstumserwartungen im Bereich des tertiären Sektors erfüllen sich nicht wie erwartet, der Schwerpunkt des städtebaulichen Handelns liegt nunmehr in der Verbesserung der allgemeinen Lebensverhältnisse. Diese Zielsetzung soll durch den Ausbau der Frei- und Erholungsflächen, durch Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen sowie durch Erneuerung der Altbaugebiete erreicht werden. Die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte Mitte der 70er Jahre sind der Ausbau der Fußgängerzonen Lister Meile und Passerelle **(Abb. 3.21)**, die Erneuerung der Altstadt, die Revitalisierung von Linden und der Oststadt sowie Entwicklung der Grünzüge **(Adrian et al. 1989, S. 27)**. Die wirtschaftliche Talfahrt Mitte der 70er Jahre lässt das Baugeschehen zum erstem Mal erlahmen. Es werden in dieser Zeit fast ausschließlich Einfamilienhäuser am Stadtrand in Davenstedt, Badenstedt, Bemerode und Wettbergen gebaut. „Dem 1975, mitten in dieser Umbruchphase, die Nachfolge Hillebrechts antretenden Stadtbaurat Hanns Adrian oblag jetzt die eher ernüchternde, weil viel Geduld erfordernde Aufgabe, die städtebaulichen Vorhaben zunächst in eine Konsolidierungsphase überzuleiten und langfristig angelegte Planungen wie Stadtbahnbau und Sanierung kontinuierlich fortzuführen." **(Mlynek et al. 1992, S. 748)** Die behutsame Stadterneuerung in den Sanierungsgebieten Linden und Nordstadt, die Stadtumgestaltung durch den Stadtbahnbau (Hildesheimer Straße und Marienstraße) sowie der Ausbau der Grünzüge südlich der Leineaue

**Abb. 3.21**
Hannover, Fußgängerzone Innenstadt

sind die wichtigsten Beiträge der Stadtentwicklung in Hannover bis Ende der 80er Jahre.

Seit der Wiedervereinigung 1990 und dem Zuschlag der Weltausstellung 2000 in Hannover beginnt eine neue Phase in der Stadtentwicklung. Besonders Anfang der 90er Jahre wird durch Untersuchungen in den Siedlungsräumen der Wohnungsnotstand deutlich, eine Prognose von 1991 weist auf einen zusätzlichen Bedarf an 60.000 Wohnungen bis zum Jahr 2000 hin. Der Mangel des Wohnungsmarktes liegt im Angebot an preiswerten und sozialgebundenen Wohnungen. Das Ziel der Stadtentwicklung liegt nunmehr in der Verbesserung der Wohn-, Arbeits- und Verkehrsverhältnisse. Die Handlungsansätze **(Abb. 3.22)** basieren zum einen auf den Entwicklungsimpulsen im Ausbau des Geländes der Messe/Expo und auf Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes, zum anderen auf dem Fortsetzen der behutsamen Stadterneuerung im Bereich des Wohnungsbaus, der kulturellen Distrikte, der Landschaftsräume, der Dienstleistungen sowie der Forschung.

Für den Bereich Wohnen werden 1994 die Gebiete Wolle & Watte in der Nordstadt als Flächenrecycling, das Wohngebiet Wettbergen-West und das neue Wohngebiet Bemerode-Ost für den Wohnungsneubau freigegeben. Die neuen Gewerbestandorte befinden sich an der Vahrenwalder Straße, im Büropark Kriegerstraße und in der Schwarzen Heide. Die freiwerdenden Militärflächen innerhalb der Stadt werden zusätzlich für gewerbliche Zwecke umgenutzt. Für das Stadtzentrum bietet die Integration neuer Nutzungen gute Entwicklungspotentiale **(Abb. 3.23)** für den Stadtbereich Aegidientorplatz, Regierungsviertel, Raschplatz, Kurt-Schumacher-Straße, Steintor und Klagesmarkt. Darüber hinaus werden die innenstadtnahen Stadtteile Linden, Nordstadt, Vahrenwald, List, Oststadt und Südstadt zum größten Teil als historisch gewachsene Wohnstandorte erhalten. In den äußeren Stadtteilen Limmer, Stöcken, Bothfeld, Kleefeld, Misburg, Bemerode, Döhren, Ricklingen und Badenstedt wird sich dagegen der überwiegende Teil der Neubautätigkeiten abspielen. Dazu muss für diese Stadtteile eine Gesamtkonzeption (Bauflächenentwicklung, Verkehrserschließung und Eingriffsregelungen) entwickelt werden, welche dann über mehrere Jahre ihre Gültigkeit besitzt **(Landeshauptstadt Hannover 1995, S. 3 ff.)**.

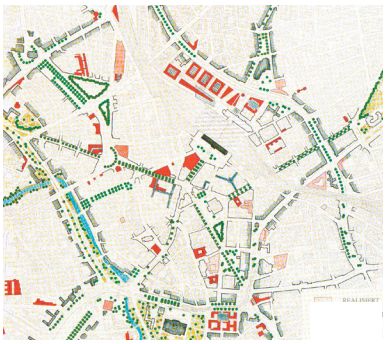


**Abb. 3.23**
Hannover, Innenstadterneuerung

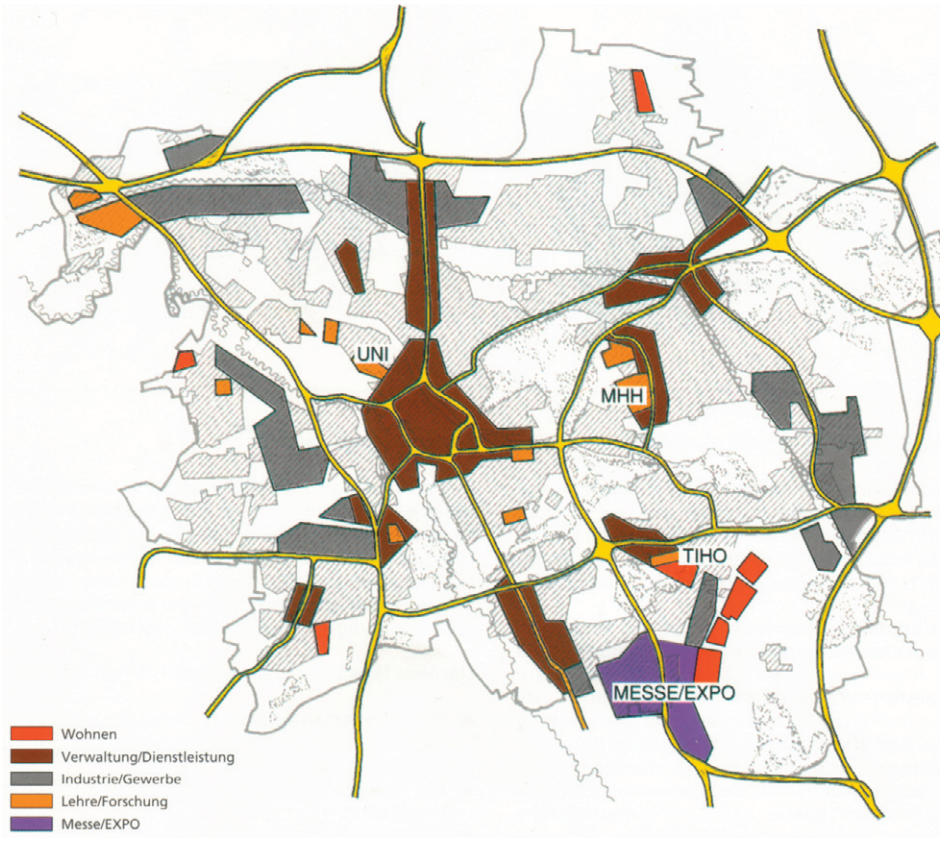



**Abb. 3.22**
Hannover, Stadtentwicklungsziele

### 3.2.1.3 Geschichtliche Entwicklung der Stadt Magdeburg

**Abb. 3.24**
Magdeburg, Altstadt um 1940

Aus dem frühmittelalterlichen Grenzhandelsplatz im 9. Jahrhundert entwickelt sich im 10. - 12. Jahrhundert eine Stadtanlage mit Domburg, Marktsiedlung und Burggrafenburg. Die verkehrsgeographische Lage ist für die Entwicklung von Magdeburg außerordentlich günstig. Im Mittelalter erlebt die Stadt die Hochblüte des Kultur-, Rechts- und Wirtschaftsleben, der Magdeburger Schöffenstuhl sowie das Stadtrecht sind Vorbild für viele mittelalterliche Städte. Im Dreißigjährigen Krieg wird die Stadt nahezu völlig zerstört, nach dem Krieg wird Magdeburg auf den alten Grundmauern wieder aufgebaut und in den brandenburg-preußischen Staat eingegliedert. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beginnt die grundlegende Änderung der Stadt durch die industrielle Entwicklung. Magdeburg wird in dieser Zeit zu einem der wichtigsten Schwerpunkte des Maschinenbaus und der Zuckerindustrie. Durch den Luftangriff der anglo-amerikanischen Bomber am 16. Januar 1945 muss die Stadt ihre zweite große Zerstörung hinnehmen **(Michalk et al. 1968, S. 102)**.

**Abb. 3.25**
Magdeburg, Zerstörung der Altstadt 1945

Magdeburg besitzt noch 1940 eine dicht besiedelte historisch gewachsene Stadtstruktur, dies zeigt die Abbildung **(Abb. 3.24)** der Altstadt mit der Strombrücke. Nur fünf Jahre später liegt die gesamte Altstadt Magdeburgs in Schutt und Asche. Im Bereich der Jakobstraße lassen nur noch die Ruinen **(Abb. 3.25)** die massive, ehemalige historische Stadtstruktur erahnen. Mit dem Wiederaufbau 1945 gilt es zuerst die Stadt wieder bewohnbar zu machen und die Trümmer zu beseitigen. Für den Neuaufbau wird 1945 von H. Hoffmann ein erster Vorschlag vorgelegt. Der vorgeschlagene Schrumpfungsplan sieht vor die Einwohnerzahl auf 220.000 zu beschränken. Der Leitgedanke ist die Realisierung einer gegliederten, aufgelockerten und durchgrünten Stadt, den Hoffmann früher schon mit J. Göderitz generell formuliert hat. Für Magdeburg bedeutet das den Bau von sechs Stadtteilen (30.000 bis 40.000 Einwohner) mit eigenen kulturellen und gewerblichen Schwerpunkten. Das Industrie- und Bahngelände wird als Grüngerüst der Stadt ausgebaut, zwei Ost-West-Achsen werden mit zwei Brückenzügen als Verbindung zum Ostufer beidseitig am Hauptbahnhof vorbei geführt. Da Hoffmann Ende 1945 nach Dessau berufen wird, wird die Planungsgrundlage des Schrumpfungsplanes erst einmal ad acta gelegt **(Topfstedt et al. 1992, S. 302 f.)**.

**Abb. 3.26**
Magdeburg, Bebauung Breiter Weg

Das gesamte Gebiet östlich der Elbe wird für die russischen Soldaten und deren Angehörige beschlagnahmt, in den östlichen Stadtquartieren Brückfeld und Cracau werden daraufhin Kasernen und andere militärische Einrichtungen errichtet. Der Aufbau des Stadtzentrums beginnt zunächst mit der Schließung der Baulücken in der Karl-Marx-Straße und in der Otto-von-Guericke-Straße, dabei wird die alte Bebauungsstruktur nicht verändert. „Durch die Möglichkeit des umfassenden Neuaufbaus reifen die Ideen für eine vollkommen neue, großzügige Komposition des Zentrums heran." **(Michalk et al. 1968, S. 103)** Nach Abschluss der Enttrümmerungsarbeiten wird 1951 mit dem planmäßigen Aufbau des Stadtzentrums durch die Bebauung des Breiten Weges (später Karl-Marx-Straße) begonnen **(Abb. 3.26)**. Die Sechzehn Grundsätze und das Aufbaugesetz sind die verbindlichen Richtlinien für die Planung und Durchführung des Baukomplexes Breiter Weg. Die städtebauliche Planung der Stadt Magdeburg (Ausbau als Industriestandort, neues Zentrum auf dem ehemaligen Altstadtgelände etc.) wird 1952 vom Ministerium bestätigt. „Durch die Bestätigung werden die Grundzüge der Entwicklung der Stadt in Größe und Flächennutzung sowie in der Bebauung des Zentralen Platzes festgelegt. Hierdurch werden die planenden Stellen in die Lage versetzt Bebauungspläne zu erarbeiten und Standorte für die Bauten auszuweisen [...]. Neben dem Flächennutzungsplan und dem Verkehrsplan, neben dem Aufbauplan für das Stadtzentrum und weiteren Grundplänen enthält das Planwerk auch einen speziellen Demonstrationsplan." **(Topfstedt et al. 1992, S. 305 f.)** **(Abb. 3.27)**

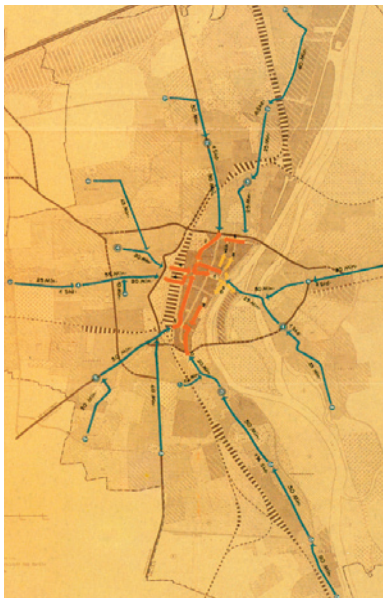


**Abb. 3.27**
Magdeburg, Demonstrationsplan 1952

Am Schnittpunkt der Hauptachsen (Breiter Weg und Ost-West-Verbindung) wird der Zentrale Platz als Rahmen für Demonstrationen vorgesehen. 1953 wird durch die Entscheidung des Ministerrates die konkrete Planung und Gestaltung des Zentralen Platzes **(Abb. 3.28)** als bedeutende städtebauliche Aufgabe beschlossen. In diesem Zusammenhang wird nun mit dem Wiederaufbau des gesamten Stadt-

**Abb. 3.28**
Magdeburg, Zentraler Platz 1953 und 1958

zentrums begonnen, die Grundlage dafür schafft der Aufbauplan von 1950 **(Abb. 3.29)**. Die wichtigsten Planungsansätze für die Innenstadt werden im „wesentlichen dadurch charakterisiert, daß zu den vier vorhandenen Nord-Süd-Achsen eine großzügige Raumachse in Ost-West-Richtung gelegt wird, die [...] eine klare Beziehung zwischen Bahnhofsvorplatz, Zentralem Platz und Elblandschaft herstellt. In der Nord-Süd-Richtung wurde der Bereich Hasselbachplatz und Boleslaw-Bierut-Platz als einheitliches Zentrum geplant." **(Michalk et al. 1968, S. 103)**

**Abb. 3.29**
Magdeburg, Aufbauplan 1950

Die Entwicklung neuer industrieller Baumethoden führt zu neuen städtebaulichen Raumvorstellungen. Es entstehen Mitte der 50er Jahre erste Wohneinheiten in Großblockbauweise außerhalb des zentralen Bereiches. Von besonderer Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung der Stadt Magdeburg sind die ersten sozialistischen Wohnkomplexe, 1958 entsteht der erste Wohnkomplex am Nordpark sowie ab 1960 der zweite Wohnkomplex an der Jakobstraße. Im nördlichen Stadtzentrum sowie in der alten und neuen Neustadt sind diese neuen Wohnkomplexe stadtbildprägend. Der historische Stadtgrundriss wird durch neue städtebaulichen Strukturen mit beträchtlichen Flächenzuschnitten, Freiraumtypen und Gebäudeformen geformt **(Topfstedt et al. 1992, S. 310)**. **(Abb. 3.30, 3.31)**

**Abb. 3.30**
Magdeburg, Wohnkomplex Jakobstraße

In den 60er Jahren werden überwiegend in den zentrumsnahen Stadtteilen Wohnkomplexe errichtet, dagegen entstehen in den 70er und 80er Jahren die Neubauwohngebiete des komplexen Wohnungsbaus am nördlichen und südlichen Rand der Stadt. Ab 1970 beginnt durch das Wohnungsbauprogramm die eigentliche Erweiterung der Stadtstruktur, diese Stadterweiterungsphase erfolgt überwiegend in Nord-Süd-Ausrichtung. Es entstehen an vier unterschiedlichen Standorten Großwohnsiedlungen, die den Status eigener Stadtteile einnehmen. Der erste Entwicklungsschwerpunkt für den komplexen Wohnungsbau liegt im Süden der Stadt im Stadtteil Reform (1971), danach folgen weitere Schwerpunkte im Norden der Stadt, diese Neubaugebiete sind Neustädter See (1974), Neustädter Feld (1977) und Neu Olvenstedt (1981) **(Asmus et al. 1974, S. 452)**. **(Abb. 3.32, 3.33, 3.34)**

**Abb. 3.31**
Magdeburg, Wohnkomplex Nordpark

Anfang der 80er Jahre werden im Zusammenhang mit der generellen Entwicklung Magdeburgs die unterschiedlichen Funktionsgebiete der Stadt untersucht, dabei treten die zentralen Stadtgebiete wieder in den Mittelpunkt der städtebaulichen Betrachtung. Die Stadtteile Neue Neustadt, Stadtfeld, Südliches Stadtzentrum und Buckau werden dazu in Umgestaltungs- bzw. Stadterneuerungsgebiete eingeteilt (vergleiche Kapitel 2.3.1.7). Bestandsorientierte Konzepte werden entwickelt um dem Verfall der Altstadtquartiere entgegenzuwirken. 1982 wird mit der Rekonstruktion des südlichen Stadtzentrums überwiegend im Bereich des Hasselbachplatzes angefangen und 1987 beginnt die konzeptionelle Vorbereitung für die flächenhafte Umgestaltung im gründerzeitlichen Wohnquartier Stadtfeld **(Reuther et al. 1998 (Teil II), S. 127)**.

**Abb. 3.32**
Magdeburg, Neustädter See

„Vergegenwärtigt man sich den extremen Zerstörungsgrad der ehemals dicht überbauten, mittelalterlich geprägten und gründerzeitlich überformten Innenstadt von Magdeburg sowie die ebenfalls stark in Mitleidenschaft gezogenen Wohngebiete der Alten und Neuen Neustadt oder der Wilhelmstadt (Stadtfeld), so wird verständlich, daß bereits in der unmittelbaren Nachkriegszeit ein starker Wille für eine neue Stadt existiert [...]. Der Verlust an Bevölkerung und Behausung liegt dabei von Anfang an den Schwerpunkt auf den Wohnungsbau, der über Jahrzehnte die im Krieg verursachten Defizite auszugleichen hat und schließlich einer Ansiedlungspolitik der zentralgeleiteten staatlichen Industrie und einer als Industriezweig organisierten Bauproduktion untergeordnet wird. Das führt zu der erwähnten Aufmerksamkeit staatlicher, partei- und wirtschaftspolitischer Stellen der DDR für Magdeburg und hat zunächst im Stadtzentrum bei der

**Abb. 3.33**
Magdeburg, Neustädter Feld

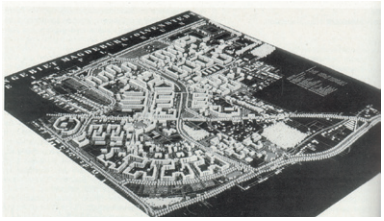


**Abb. 3.34**
Magdeburg, Neu Olvenstedt

generellen Stadtentwicklung für den Schwerpunkt des Schwermaschinenbaus und schließlich beim Übergang zum innerstädtischen Bauen Forschungsinteresse nach Magdeburg gelenkt." **(Reuther et al. 1998 (Teil I), S.20)**

Nach der Wiedervereinigung beginnt eine neue Etappe in der Stadtplanung. In einer Werkstattwoche werden Planungen für die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums erarbeitet, das allgemeine, zukünftige Stadtentwicklungsziel liegt in der Schaffung einer „Stadt der kurzen Wege". Die Stadtteile Buckau, Neu Olvenstedt, Brückfeld, Cracau und das südliche Stadtzentrum werden zu Sanierungsgebieten erklärt und sollen bis 1996 fertiggestellt werden. In dem gleichen Jahr wird der erste Flächennutzungsplan (seit der Wiedervereinigung) aufgestellt und im Jahre 1999 verabschiedet. Die neue gestaltete Einkaufsachse in der Innenstadt (Breiter Weg), der verkehrsberuhigte Bahnhofsvorplatz mit Einkaufzentrum, die Bundesgartenschau im Kerngebiet Herrenkrug, Rennwiesen und Kleiner Cracauer Anger sowie der Ausbau (Trassierung) der A2 und die Einweihung der Autobahn A14 sind die wichtigsten städtebaulichen Entwicklungsschritte Ende der 90er Jahre **(LH Magdeburg 1999, S. 10 ff.)**.

### 3.2.1.4 Geschichtliche Entwicklung der Stadt Münster

Um 800 wird an den flachen Stellen des Aa-Flusses auf der zerstörten Siedlung Mimigernaford ein befestigtes Kloster errichtet. Im 10. Jahrhundert entstehen im Schutz der Domburg bürgerliche Ansiedlungen. Mit dem Bau der Stadtmauer um 1200 ist die räumliche Entwicklung erst einmal abgeschlossen. 1661 kapituliert die nach Reichsfreiheit strebende Stadt vor dem Fürstbischof, unter kirchlich-absolutistischer Herrschaft entstehen Adelspaläste, Kirchen, Klöster und das Schloss. Das Stadtwachstum beginnt im 19. Jahrhundert als die ehemaligen Befestigungsanlagen (1764) abgerissen und zu einem Grünzug, die heutige Promenade, umgebaut werden. Neue Wachstumspotentiale erhält die Stadt als Provinzialhauptstadt Westfalens durch den Bau der Eisenbahn, den Kanalanschluss sowie den systematischen Eingemeindungen im Jahre 1875, in dieser Zeit vergrößert sich das gesamte Stadtgebiet um ein Fünftel. 1938 wird Münster zur Gauhauptstadt, gleichzeitig werden im Stadtplanungsamt umfangreiche Studien zur Entwicklung der Stadt (Autobahn im Westen, Verlegung des Bahnhofes und Umlegung des Kanals sowie Planungen der Gartenstädte Gievenbeck und Mecklenbeck) erarbeitet. Im Zweiten Weltkrieg wird Münster durch massive Luftangriffe der Alliierten im Innenstadtbereich bis zu 91% zerstört **(Karliczenk et al. 1997, S. 1)**.

**Abb. 3.35**
Münster, Zerstörung der Altstadt 1945

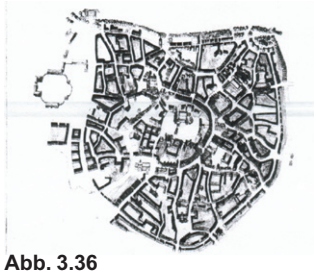


**Abb. 3.36**
Münster, Wiederaufbauplan: Altstadt 1946

Die Abbildung des Prinzipalmarktes zeigt die extreme Zerstörung in der Innenstadtstruktur, besonders schwer betroffen ist das wirtschaftliche Zentrum der Stadt mit Altstadt, Bahnhof und Stadthafen **(Abb. 3.35)**. Die Stadtbezirke Hafen und Geist wurden zu 60% zerstört, die Stadtteile Mauritz und Uppenberg bis zu 50% beschädigt. Nur die randstädtische Bebauungstruktur, meist reine Wohngebiete im nordöstlichen und südwestlichen Teil der Stadt, ist relativ unbeschadet geblieben.

Der Wiederaufbau Münsters beginnt 1945 nach der Besetzung durch die alliierten Truppen. 1946 erarbeitet das Stadtplanungsamt zusammen mit dem Hochbauamt und Bauordnungsamt die notwendigen Planungsunterlagen. „Es wurden Bodenbedingungen, Bezirkseinteilungen, Straßen und Grünflächen, Grundbesitz, landwirtschaftliche Nutzung und Gebäudezerstörungen nach dem Stand von 1946 kartiert." **(Gutschow et al. 1982, S. 41)** Die isometrische Zeichnung zeigt den Wiederaufbau der Altstadt im Maßstab einer mitteralterlichen Stadt mit durchweg zwei- bis dreigeschossiger, traufständiger Bebauung. **(Abb. 3.36)** Die Altstadtstruktur wird trotz einiger Veränderungen, z.B. mit neuen Durchbrüchen für den Verkehr, weitestgehend nach dem Vorbild des historischen Stadtgrundrisses wieder aufgebaut. Dies zeigt sich besonders beim Wiederaufbau der zerstörten Gebäude des Prinzipalmarktes Mitte der 50er Jahre. **(Abb. 3.37)**

**Abb. 3.37**
Münster, Prinzipalmarkt 1900 und ca. 1960

„Im April 1950 schuf das Land Nordrhein-Westfalen nach langen Bemühungen eine gesetzliche Grundlage für den Aufbau der Städte [...]. Aufbau im Sinne

dieses Gesetzes (Aufbaugesetz) sollte der Neubau, die Erweiterung, der Umbau und Wiederaufbau in den Gemeinden zum Zwecke der Beseitigung unmittelbarer oder mittelbarer Kriegsschäden sein [...]. Für das Aufbaugebiet mußte ein Leitplan aufgestellt werden, der von Durchführungsplänen ergänzt werden sollte. Der Rat der Stadt Münster beschloß daraufhin einen Leitplan der im Inhalt mit dem Neuordnungsplan identisch war." **(Gutschow et al. 1982, S. 54)** Der Neuordnungsplan von Münster wird durch die vier Anlagen der Stadtbezirke (Baugebiete), der Verkehrsführung, der Nahverkehrslinien und des Altstadtplans näher veranschaulicht. Das Blatt 1 der Anlage zeigt die schematische Ausweisung der Baugebiete, dazu werden für sieben Stadtbezirke die Infrastruktur sowie die vorhandenen und geplanten Einwohnerzahlen dargestellt. Das Blatt 2 und 3 der Anlage verdeutlicht die verkehrliche Entwicklung der Stadt, wobei das Tangentenviereck um die Altstadt sowie der Ring im Norden und die Umgehungsstraße im Osten und Süden des Stadtzentrums die verkehrliche Grundlage bilden. Im Bereich des ÖPNV sind fünf Buslinien geplant, welche die Durchmesserlinien bilden. Auf der Strecke Mauritztor und Neutor durchfahren zwei Linien die Altstadt. **(Abb. 3.38, 3.39, 3.40)** Das Blatt 4 der Anlage stellt den Neuordnungsplan der Altstadt dar. Dieser zeigt die wichtigsten Maßnahmen der Stadtdurchbrüche zwischen Bergstraße und Mauritzstraße, zwischen Hindenburgplatz und Aegidii-Tor, Überwasserstraße und Universitätsstraße. **(Abb. 3.41)**

**Abb. 3.38**
Münster, Leitplan 1950 Blatt 1

**Abb. 3.39**
Münster, Leitplan 1950 Blatt 2

**Abb. 3.40**
Münster, Leitplan 1950 Blatt 3

Bestimmte Zielvorstellungen des Leitbildes einer gegliederten und aufgelockerten Stadt werden bereits Anfang der 50er Jahre in die Planung aufgenommen, so sehen die neuen Baugebietsordnungen und der erste Leitplan die Entmischung der verschiedenen städtischen Nutzungen und eine Auflockerung der Wohngebiete durch Begrenzung der Bebauungsdichte vor. „Zu den wichtigsten Zielen des Leitplans von 1950 gehörte die Abrundung und klare Begrenzung bebauter Vorstädte sowie die systematische Auflockerung der Siedlungsfläche und Begrünung." **(Richard-Wiegandt 1996, S. 37)** Bereits sechs Jahre nach Erstellung des ersten Leitplanes wird ein zweiter in Auftrag gegeben, um möglichst frühzeitig den Rahmen für weitere Planungen abzustecken und nach Abschluß des Wiederaufbaus mit dem qualitativen Ausbau der Stadt zu beginnen. 1960 wird der detaillierte zweite Leitplan als Flächennutzungsplan vom Rat der Stadt beschlossen (vergleiche dazu Kapitel 3.2.7.4).

In den 60er Jahren kommen die Gestaltungsvorstellungen einer gegliederten und aufgelockerten Stadt immer stärker in die Kritik, denn durch die Gliederung der Stadt in unterschiedliche Sektoren wird die Struktur immer einseitiger und monofunktionaler. Die Innenstädte veröden und die neuen Trabantenstädte außerhalb des Stadtkerns ufern weiter aus. Vor dem Hintergrund einer sich dynamisch entwickelnden Wirtschaft und Bevölkerung müssen neue Planungsansätze gefunden werden. Dabei wird das Leitbild der „Urbanität durch Dichte", d.h. städtisches Leben durch die Konzentration vielfältiger Funktionen immer stärker in die städtebauliche Entwicklung einbezogen. Dabei soll „die zukünftige Stadt verdichtet und verflochten sowie human und urban sein. Eine Verdichtung versuchte man dabei vor allem durch Hochhausbauten zu erreichen, weil erst eine gewisse Anzahl von Menschen für städtisches Leben sorgen könnte. Dieser Ansatz wurde im 1970 veröffentlichten Nordrhein-Westfalen Programm 75 aufgenommen: der Städtebau sollte sich künftig in erster Linie um Haltepunkte des öffentlichen Nahverkehrs konzentrieren. Statt der durchgrünten, aufgelockerten Stadt mit ihren Zeilen- und Punkthäusern sollte eine hohe, mäanderförmige Bebauung um diese zentralen, verkehrsgünstigen Bereiche städtebauliche Akzente setzen und der Zersiedlung entgegenwirken." **(Richard-Wiegandt 1996, S. 39)** In diesem Zusammenhang entstehen neue Stadtteile bzw. Großwohnsiedlungen am Stadtrand von Münster, Berg Fidel (1970) und Kinderhaus-Brüningheide (1972) sind die ersten Wohnsiedlungen, die nach der planerischen Vorstellung der städtebaulichen Verdichtung realisiert werden. **(Abb. 3.42, 3.43)**

**Abb. 3.41**
Münster, Neuordnungsplan: Innenstadt

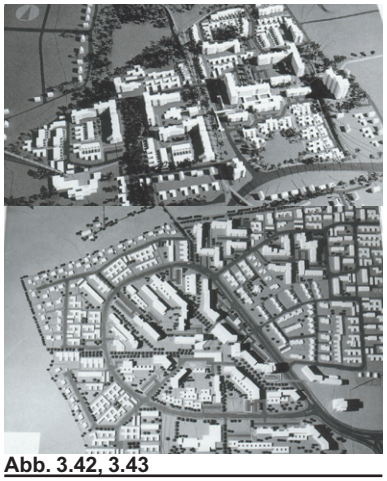


**Abb. 3.42, 3.43**
Münster, Berg Fidel und Kinderhaus

Darüber hinaus wird Münster in den 50er und 60er Jahren zur Universitätsstadt ausgebaut. In der westlichen Altstadt, zwischen Dom- und Hindenburgplatz, entsteht das geisteswissenschaftliche Zentrum der Universität. Von 1951 bis 1953 wird das Juridicum am Krummen Timpen gebaut und im Zuge dieses Neubaus wird auch das Aa-Ufer neu gefasst und umgestaltet **(Abb. 3.44)**. Durch die steigenden

**Abb. 3.44**
Münster, Neuordnung der Altstadt (Aa-Ufer)

**Abb. 3.45**
Münster, Bürostandort südlich-östliche Innenstadt

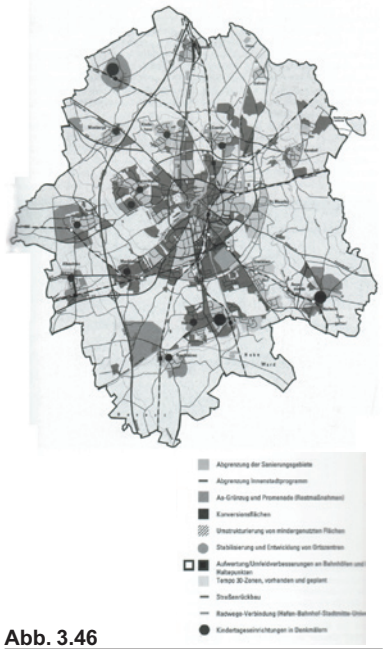


**Abb. 3.46**
Münster, Ziele: Wohnumfeldverbesserung

Studentenzahlen Mitte der 50er Jahre wächst die Universität weiter nach Westen. Es entsteht ein naturwissenschaftliches Zentrum als neuer Schwerpunkt der Universität im Bereich des Coesfelder Kreuzes. Ende der 60er Jahre arbeiten die Stadt und die Hochschule an der städtebaulichen Planung der Universität zusammen. Dabei soll das naturwissenschaftliche und das medizinische Zentrum mit dem geisteswissenschaftlichen Zentrum in der Altstadt in das soziale und städtebauliche Gefüge der Stadt eingebunden werden. Ein Strukturplan sieht vor, den Stadtteil Gievenbeck als neues Wohngebiet für die Universitätsangehörigen und Studenten auszubauen **(Richard-Wiegandt 1996, S. 23 ff.)**.

Bedingt durch das Wachstum im Bereich des Dienstleistungssektors in den 60er Jahren und infolge des Raummangels im Altstadtbereich werden die neuen Gebäude der Verwaltung an den Rand der innerstädtischen Bebauung gesetzt. Es entstehen in diesen Jahren unterschiedliche Bürokomplexe südlich-östlich der Innenstadt. **(Abb. 3.45)** 1968 wird mit dem Bau des Verwaltungszentrums Nord zwischen dem Ring, der Bahn und der Kanalstraße ein weiterer Entlastungsstandort für das Stadtzentrum geschaffen. Flächenintensive Großverwaltungs- und Dienstleitungsbereiche finden hier neuen Baugrund, bis 1978 wird der Standort ausgebaut und bis in die 90er Jahre hinein ständig erweitert **(Richard-Wiegandt 1996, S. 29 ff.)**.

Die Stadtplanung in Münster richtet sich Mitte der 70er Jahre auf eine Binnenentwicklung statt der Expansion ein, d.h. sie setzt auf die erhaltende Stadterneuerung. Die städtebauliche Planung wird nun von Zielen bestimmt, welche die Lebensverhältnisse in den bestehenden Wohngebieten verbessert, die historische Bausubstanz erhält und schützt sowie neue Identifikationsmöglichkeiten für den Bürger schafft. In erster Linie werden die vernachlässigten innerstädtischen Altbauquartiere durch Modernisierung, Verkehrsberuhigung und Grünraumflächen aufgewertet. Finanziell werden diese Maßnahmen unterstützt durch das 1978 verabschiedete Innenstadtprogramm zur Verbesserung der Wohnqualität. Die folgende Karte zeigt die Wohnumfeldverbesserungen innerhalb des Stadtgebietes von Münster in den 80er Jahren. **(Abb. 3.46)**

Die Planung und Stadtentwicklung der 90er Jahre orientiert sich am Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung und besonders der „Stadt der kurzen Wege“. Eine künftige nachhaltige Siedlungsentwicklung soll sich stärker als bisher an die Ordnungsprinzipien der höheren Verdichtung, verstärkten Nutzungsmischung und dezentralen Konzentration ausrichten. Durch eine höhere Verdichtung in den Baugebieten sollen weniger Freiflächen für Siedlungszwecke in Anspruch genommen werden. Durch eine verstärkte Nutzungsmischung sollen verkehrsmindernde, flächen- und energiesparende Stadtstrukturen entstehen, in denen die städtebaulichen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitgestaltung in einem verträglichen Nebeneinander kombiniert werden. Eine dezentrale Konzentration der Siedlungsstruktur „bedeutet, neue, größere Wohngebiete auf besonders geeignete Entwicklungsschwerpunkte zu konzentrieren und so die Zersiedlung der Landschaft zu vermeiden. Diese drei städtebaulichen Ordnungsprinzipien werden unterstützt durch Maßnahmen der Stadterneuerung. Aufgegebene, ehemals gewerblich oder militärisch genutzte Flächen bieten hier ein kostbares Potential für die sogenannte Innenentwicklung.“ **(Karliczenk et al. 1998, S. 20)** Bis zur Wiedervereinigung Deutschlands 1990 sind in Münster rund 1000 ha Fläche (3.3% des Stadtgebietes) für militärische Liegenschaften besetzt. Die britischen Streitkräfte übernahmen nach dem Zweiten Weltkrieg die Kasernen in den Stadtteilen Hanndorf, Coerde, Gremmendorf, Gievenbeck und in der Loddenheide. Bis Ende 1994 wird der Kasernen-Komplex Loddenheide sowie weitere militärisch genutzte Liegenschaften aufgegeben, welche Mitte der 90er Jahre in Wohn- und Gewerbegebiete umgewandelt werden **(Richard-Wiegandt 1996, S. 30 ff.)**.

Die Forderung nach einer „Stadt der kurzen Wege“ mit der Mischung von Wohnbereichen und nicht störenden Arbeitsstätten, insbesondere im innerstädtischen Bereich, entspricht auch schon vor 1990 den Anforderungen der städtebaulichen Entwicklung Münsters. Die folgende Abbildung zeigt die

Umsetzung des „Leitbildes“ im Zusammenhang mit dem Gebietsentwicklungsplan von 1997. Dabei wird der städtebauliche und verkehrliche Anspruch nach eng beieinander liegenden Wohn- Arbeits- und Versorgungsflächen besonders deutlich **(Karliczenk et al. 1998, S. 14)**. **(Abb. 3.47)**

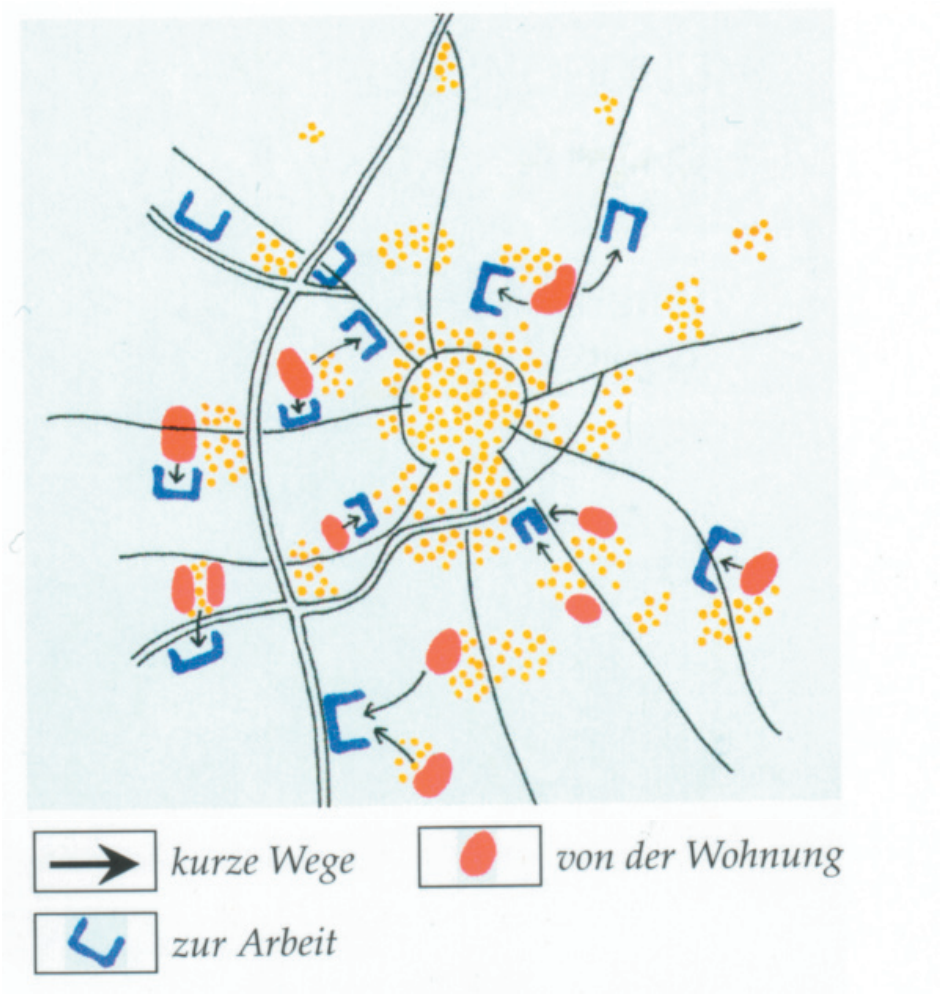



**Abb. 3.47**
Münster, Stadt der kurzen Wege

### 3.2.1.5 Chronologischer Überblick der geschichtlichen Entwicklung

**1945-58 Enttrümmerung und Stadtreparatur:** **Leipzig**

1945 Zerstörung der Innenstadtstruktur zu 60%;
1946 Erste Nachkriegsmesse und Wiedereröffnung der Universität;
1948 Instandsetzung der Messehallen und der innerstädtischen Messemusterhäuser;
1949 Aufbaukonzept der Stadt: Bewahrung und behutsame Modernisierung der Stadtstruktur, Bürgermeister M. Opitz;
1950 Der siebengeschossige Stahlbetonskelettbau „Messehof“ wird eingeweiht;
1951 Planwerk: Flächennutzungs-, Verkehrs-, Zentrums- und Demonstrationsplan;
1952 Auflösung der Länder, Leipzig wird Bezirkshauptstadt, Aufbauplan des Zentrums;
1953 Ideenwettbewerbe für den Ausbau des Promenadenringes;
1955 Ring-Magistrale südlicher Teil mit Wohnhäusern fertiggestellt, Südvorstadt;
1958 V. Parteitag bestätigt die Weiterführung des sozialistischen Aufbaus.

**1959-63 Sozialistische Wohnkomplexe:**

1959 Zweiter Bebauungsplan für Leipzig wird vorgelegt;
1960 Erste Wohnkomplexe Schönefeld und Sellerhausen, weitere im Norden und Süden;
1962 Gründung des Baukombinates von Leipzig;
1963 Aufbau des Stadtzentrums nach sozialistischen Vorgaben.

**1964-74 Zweite Aufbauphase im Stadtzentrum:**

1964 Wohnblocks in Plattenbauweise im Stadtzentrum, Ausbau des Verkehrsknotenpunktes Friedrich-Engels-Platz und Karl-Tauchnitz-Brücke;
1965 800 Jahre Leipziger Messe;
1967 Beschluss: Aufbau des Stadtzentrums bis 1975 (Schwerpunkte: Karl-Marx-Platz, der Markt, Wilhelm-Leuschner-Platz und der nördliche Ring);
1968 Die Karl-Marx-Universität wächst, Baubeginn des Universitätshochhauses;
1970 Stadtschnellbahn bzw. SV-Bahn wird in Betrieb genommen;
1973 Universitätshochhaus wird von den Wissenschaftlern und Angestellten bezogen;
1974 Einweihung der S-Bahnstrecke Hauptbahnhof bis Wurzen.

**1975-89/90 Planung und Realisierung von Umgestaltungs- d.h. Stadterneuerungsgebieten:**

1975 Pläne zur Umgestaltung (Sanierung und Neubau) der östlichen Stadtteile Reudnitz, Volksmarsdorf, Neuschönfeld und Neustadt werden vom Chefarchitekten vorgelegt;
1976 Grundsteinlegung für das größte Leipziger Wohnungsbauprojekt Leipzig-Grünau;
1979 16 schützenswerte Denkmäler auf zentrale Denkmalliste gesetzt, z.B. Bayrischer Bhf.;
1982 Die ersten 20.000 Wohneinheiten in Leipzig-Grünau werden übergeben;
1986 Zum zehnjährigen Bestehen Leipzig-Grünaus wird die 35.000 Wohnung fertiggestellt;
1989 Demonstrationen im Stadtzentrum fordern tiefgreifende Reformen.

**(Topfstedt et al. 1992, S. 182 ff. und Güldemann 1999, S. 70 ff.)**

**1990-2000 Städtebauliche Entwicklung nach der Wiedervereinigung:**

1990 Beginn der Sanierungsarbeiten in der Altstadt;
1991 Stadtverwaltung startet Marketingkampagne „Leipzig kommt!“: Sanierung historischer Bausubstanz sowie Umnutzung attraktiver Industriebrachen;
1992 Beginn der Deindustrialisierung (11.000 Beschäftigte);
1993 Programm „autoarme Innenstadt“ von den Stadtverordneten beschlossen;
1994 Flächennutzungsplan verabschiedet, 100 B-Pläne und VEP sind rechtskräftig;
1995 „Medienviertel“ im Graphischen Viertel (östliche Innenstadt) entsteht;
1996 Stadtentwicklungsplan „Zentren“ entwickelt aus Stadtteilzentrenkonzept 1993, Eröffnung: Neues Messegelände in Mockau (Ausstellungsfläche 270.000 qm), Leitbild „Nachfragenorientierte Stadtentwicklung“;
1997 Wiedereröffnung des Hauptbahnhofes als Dienstleistungszentrum, Planungen des City-Tunnels für unterirdische Haltepunkte der S-Bahn;
1999 Leitlinien: Stadtteilentwicklung Leipzig-Grünau (Planspiel Leipzig-Grünau);
2000 Entwurf: „Leipziger Agenda 21“.

**(Flagge et al. 1999, S. 14-17)**

**1945-59 Wiederaufbau:** **Hannover**

1945 Zerstörungsgrad der Innenstadt beträgt 90%, Schuttbeseitigung;
1946 Erstellung eines Schadensplanes als Grundlage für die öffentliche und private Wiederaufbauplanung;
1947 Eröffnung der ersten internationalen Messe,
1948 Ausschreibung Innenstadtwettbewerb;
1949 Aufbauplan für die Altstadt;
1950 Erster Flächennutzungsplan der Stadt Hannover nach dem Krieg;
1951 Bauausstellung „Constructa“, drei Wohnanlagen an der Kreuzkirche, in der Südstadt und Am Mittelfeld;
1952 Umgestaltung des Waterloo Platzes (Regierungsviertel);
1954 Einweihung des Niedersachsenstadions;
1956 Ausbau der Stadt nach dem Vorbild der Stadtlandschaft, Bürgermeister A. Holweg;
1959 Neuaufbau der Innenstadt durch den Innenstadtring (Rad-Naben-Schema).

**1960-75 Strukturwandel - Umbauphase der Innenstadt:**

1962 Entwicklung des Regionalstadtmodells von Hillebrecht (Stadtregion-Konzept);
1963 Gründung: Verband Großraum Hannover mit der Stadt Hannover und 33 Gemeinden, Abriss der Flusswasserkunst vor dem Landtag („Stadtumbau“);
1965 Ausgangspunkt des Stadtumbaus durch U-Bahnbau, Ausbau des Mittellandkanals;
1968 Umbau des Aegidientorplatzes (Bau der Hochstraße);
1971 Baubeginn des Ihmezentrums (multifunktionaler Baukomplex);
1972 Bau der Passerelle (zweigeschossige Geschäftspassage zwischen Kröpcke und Hauptbahnhof), Bürgermeister H. Schmalstieg;
1973 Beginn der Stadtsanierung (Linden-Süd), Innenstadt U-Bahnbaustelle Kröpcke (Eröffnung 1981);
1974 Verwaltungs- und Gebietsreform, Eingemeindung von Ahlem, Anderten, Bemerode, Vinnhorst, Wettbergen und Wülferode;
1975 Ausbau der Fußgängerzonen in der Innenstadt, Inbetriebnahme der ersten Stadtbahnlinie.

**1976-90 Konsolidierungsphase und räumliche Entwicklung:**

1977 U-Bahnbaustelle Aegidientorplatz / Hildesheimer Straße;
1978 Wettbewerb Wohngebiet für Wettbergen-West;
1980 Großraumverband Hannover wird zum Zweckverband Großraum Hannover;
1981 Gliederung der Stadt Hannover in 13 Stadtbezirke;
1984 U-Bahnstation Steintor in Betrieb genommen;
1986 Eröffnung von zwei international bedeutenden Messen: Hannover Messe CeBIT und Hannover Messe Industrie;
1989 Zuschlag zur Ausrichtung der Weltausstellung „Expo 2000“.

**1990-2000 Städtebauliche Entwicklungsphase durch die Weltausstellung:**

1990 Wettbewerb: Regierungspräsidium am Waterlooplatz (neuer „Stadteingang“);
1992 Baubeginn des Pelikan-Viertels, Mischnutzungsgebiet Wohnen, Dienstleistung, Handel und Freizeitangebote;
1993 Baugebiet für Wohnungsbau Spargelacker/Bemerode;
1994 Neun Busstops werden montiert (Initiative: „Kunst im öffentlichen Raum“), Masterplan für das Expo-Gelände mit Plaza, Themenpark und Pavillongelände;
1995 Ausbau und Vertiefung des Mittellandkanals als Verkehrsprojekt 17 der Deutschen Einheit;
1996 Baubeginn der Wohnsiedlung auf dem Kronsberg (ca. 6.000 Wohneinheiten);
1998 Umgestaltung des Hauptbahnhofes sowie des Vorplatzes, Einweihung des CCN (Centrum Calenberger Neustadt), Baubeginn des Wohngebietes Weiherfeld/Langenhagen in zehn Baustufen (ca. 3.000 Wohneinheiten);
1999 Einweihung Bahnhof Hannover-Messe/Laatzen;
2000 Eröffnung der Expo 2000 (Messegelände: 150 Hektar).

**(zur Nedden 1998, S. 31 ff. und Topfstedt et al. 1992, S. 171 ff.)**

**1945-53 Enttrümmerung und Stadtreparatur:** **Magdeburg**

1945 Zerstörung der Innenstadt zu 60% nach dem letzten schweren Luftangriff der Alliierten am 16.1.1945, Verordnung: Wiederaufbau der kriegszerstörten Gemeinden (29.12.45);
1946 Ideenwettbewerb zum Wiederaufbau der Altstadt, Bürgermeister R. Eberhardt;
1948 Magistratbestätigung: Bebauungsplan für die zerstörte Altstadt;
1949 Städtebaulicher Wettbewerb: Zentraler Bereich zwischen Bahnhof und Elbe;
1950 Aufbaustadt der ersten Kategorie, Beschluss über veränderten Aufbauplan für das Stadtzentrum, Forderung nach einem Aufmarschplatz, Bürgermeister P. Daub;
1952 Magdeburg wird Bezirksstadt, Beschluss zum ersten FNP.

**1953-57 Nationales Aufbauwerk im Stadtzentrum:**

1953 Genehmigung Nationales Aufbauprogramm, Bildung des Büros des Chefarchitekten;
1954 Wettbewerb „Architektonische Gestaltung des Zentralen Platzes“;
1956 Trümmerbeseitigung 90%, Morgenstraße: Versuchsblock mit vorgefertigten Elementen.

**1958-63 Sozialistische Wohnkomplexe:**

1958 Baubeginn des ersten sozialistischen Wohnkomplexes „Nordpark“;
1959 Wettbewerb: Gestaltung der Magdeburger Innenstadt;
1960 Bauministerium genehmigt den neuen Bebauungsplan für das Stadtzentrum, Baubeginn des ersten Wohnkomplexes in der Jakobstraße (2600 WE);
1962 Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur „Generellen Stadtplanung“;
1963 Baubeginn: Wohngebiet Nordabschnitt der Karl-Marx-Straße (Breiter Weg) bis 1964.

**1964-67 Zweite Aufbauphase im Stadtzentrum:**

1965 Fertigstellung der „Neuen Strombrücke“, Baubeginn: Karl-Marx-Straße Südabschnitt, Wiederaufbau Stadthalle, Bürgermeister W. Herzig;
1967 Erster Entwurf des Generalbebauungsplanes, Wettbewerb: „Elbufergestaltung“.

**1968-74 Errichtung der großen Neubaugebiete:**

1968 Komplexstudien Industriegebiet Südost, Baubeginn: Wohngebiet Schilfbreite (2500 WE) und Fertigstellung des Wohngebietes Fermersleber Weg (1100 WE);
1969 Bebauungsplan Stadtzentrum, Plattenwerk in Rothensee;
1971 Baubeginn: Wohngebiet Reform (5000 WE) bis 1976, Konzept Industriegebiet Rothensee, Baubeginn: Wohngebiet Kroatenweg (2000 WE) und komplexer Eigenheimgebiete (Kranichweg, Harsdorfer Berg, Hopfengarten und Beyendorfer Straße);
1974 Grundsteinlegung für das Neubaugebiet Neustädter See (11000 WE), Fertigstellung Elbuferpromenade, Studie zur Umgestaltung „Funktionsgebiet Neue Neustadt“.

**1975-89/90 Planung und Realisierung von Umgestaltungsgebieten (Stadterneuerung):**

1975 Abbruch historischer Gebäude in der Leiterstraße, Fertigstellung: Magdeburger Ring;
1977 Baubeginn Neustädter Feld (5000 WE) bis 1982;
1979 Rationalisierung des WBS 70, Wettbewerb: „Erschließung Umgestaltungsgebiet Neue Neustadt“, Neugestaltung des Domplatzes;
1981 Grundsteinlegung „Neu Olvenstedt“ (14000 WE), Fertigstellung „Neustädter See“;
1982 Rekonstruktion des südlichen Stadtzentrums und Mischgebiet im Stadtbezirk Nord;
1984 Weiterführung des Generalbebauungsplanes, Gestaltung des Stadtzentrums;
1989 Forderung der gesellschaftlichen Erneuerungen. **(Reuther et al. 1998 (Teil II), S. 18-24)**

**1990-2000 Städtebauliche Entwicklung nach der Wiedervereinigung:**

1990 Beginn einer neuen Etappe in der Stadtplanung, Bürgermeister Dr. W. Polte;
1991 Die Stadtteile Buckau, Neu Olvenstedt, Brückfeld, Cracau und das südliche Stadtzentrum werden zu Sanierungsgebieten und erhalten Förderungen bis 1996;
1995 Leitbild „Stadt der kurzen Wege“, generelle Verkehrsplanung mit Tempo 30 Zonen, spezielle Verkehrsplanung für den Bereich des Zentralen Platzes;
1996 Aufstellung des FNP, bis 2000 Entwicklung der Großprojekte: Damaschkeplatz, Bahnhofsvorplatzes, Zentraler Platz, Universitätsplatz, Bundesgartenschau, Maxim-Gorki-Straße, Rotehornpark, der Berliner Chaussee und der Lübecker Straße;
1997 Familiengerechter Wohnungsbau auf Teilbereichen der ehemaligen Kaserne Cracau;
2000 Trassierung der Autobahn A2 und Einweihung der A14. **(LH Magdeburg 1999, S. 4 ff.)**

**1945-59 Wiederaufbau:** **Münster**

1945 Ende 1944 schon völlige Zerstörung der Stadtstruktur durch Bombenangriffe, Zerstörungsgrad nach dem Krieg: Innenstadt 91% und die restlichen Stadtbezirke 50% bis 60%;
1946 Wiederaufbauplan von 1946, eine Ideenskizze zur Gestaltung der Stadtgebiete, Wohnungsnotprogramm bis 1947 hat das Ziel der Schaffung von möglichst viel Wohnraum bei geringen Materialkosten (2.500 Wohneinheiten), notdürftiger Wiederaufbau der Verkehrslinien (Autobus und Straßenbahn);
1948 Währungsreform setzt den Wiederaufbau der Stadt in Gang;
1949 Neuordnungsplan zur Flächenaufteilung der Stadt vom Juli 1949, Förderung von Wohnungsneubau in Form von Volkswohnungen;
1950 Erstes Wohnungsbaugesetz schafft bis 1959 4.000 Wohneinheiten;
1951 Leitplan nach dem Aufbaugesetz, zur Gesamtentwicklung von Münster bis 1959, Baubeginn des Juridicum der Universität und Umgestaltung des Aa-Ufers;
1954 Mit dem Barackenräumungsprogramm (Schließung der Baracken und Notunterkünfte bis 1960) schaffen Aufbaugemeinschaften wie das „Deutsche Heim“ rund 1.000 Wohnungen bis 1958;
1955 Oberleitungsbusse ersetzen die Linien der Straßenbahn als schienenloser Verkehr, Entstehung des naturwissenschaftlichen Zentrums im Bereich des Coesfelder Kreuzes;
1956 Der Anteil des Wiederaufbaus geht bis 1959 immer weiter zugunsten der Neubautätigkeit zurück. Eingemeindung von Coerde aus der Gemeinde St. Moritz;
1959 Entstehung des ersten Bürogebäudes außerhalb der Altstadt an der Weseler Straße, südlicher Bereich der Innenstadt.

**1960-69 Aufbauphase des Stadtzentrums:**

1960 Leitplan von Wilhelm Wortmann, künftige städtebauliche Entwicklung nach dem Wiederaufbau von Münster;
1962 Voruntersuchungen für den ersten Generalverkehrsplan von Prof. Leibbrand;
1966 Baubeginn Bürokomplex der Oberfinanzdirektion an der Andreas-Hofer-Straße;
1967 Strukturplan Gievenbeck: Wohngebiet, Universitätsangehörige und Studenten;
1968 Fertigstellung der Autobahn;
1969 Beschluss des ersten GVP vom Rat der Stadt (Voruntersuchung Prof. Leibbrand).

**1970-89/90 Räumliche Entwicklungskonzepte:**

1970 Entwicklungskonzepte für das Stadtgebiet und der angrenzenden Umlandgemeinden;
1971 Öffentliche Vorstellung des Stadtentwicklungsplanes 2000 für eine zukünftige großräumige Stadtentwicklung (Prognose: Wachstum von 64.000 auf 324.000 EW);
1974 Der Generalverkehrsplan wird durch den Gesamtverkehrsplan abgelöst;
1975 Kommunale Gebietsreform (Neuordnung der Landkreise und Gemeinden), Stadtgebietserweiterung von 74 qkm auf 302 qkm;
1977 Die Wachstumserwartungen aus der Prognose werden zurückgenommen und die daraus resultierenden Projekte aufgegeben;
1981 Flächennutzungsplan von 1981, Planungsgrundlage für die städtebauliche Entwicklung der 80er Jahre, Rund 90 Änderungen des Flächennutzungsplans durch den Rat der Stadt bis 1995;
1984 Rieselfelder werden zum Gewerbe- und Industriestandort;
1986 Der Gesamtverkehrsplan verlangt die stärkere Förderung des RADV und ÖPNV sowie die Verringerung des MIV.

**1990-2000 Städtebauliche Entwicklung seit 1990:**

1990 Aufgabe der militärischen Liegenschaften (3,3% des Stadtgebietes);
1994 Kasernen-Komplex Loddenheide wird in Gewerbe- und Wohngebiete umgewandelt;
1997 Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes (Wettbewerb, Baubeginn 1999);
1998 Schwerpunkte der Innenentwicklung: Bereiche Grevener Straße, Schlachthof, Bahnhof-City, Hafen und Weseler Straße sowie ehemalige Militärstandorte Oxford-, Winterbourne-, Lincoln-, Nelson-, Portsmouth- und York-, Weißenburg-Kaserne;
1999 Eröffnung der Radstation mit 3000 Stellplätzen die größte Deutschlands;
2000 Autofreie Wohnsiedlung im Stadtteil Geist. **(Richard-Wiegandt 1996, S. 12 ff.)**

### 3.2.2 Darstellung der Siedlungstätigkeit von Leipzig, Hannover, Mageburg und Münster

Durch die vergleichende Darstellung der Stadtentwicklung in zehn Jahresabschnitten von 1950 bis 2000 wird aufgezeigt, wie unterschiedlich mit der Stadtstruktur in den zu untersuchenden Städten umgegangen wird. Diese Gegenüberstellung verdeutlicht zusätzlich die Urbanisierung, Suburbanisierung und Reurbanisierung des Stadtgefüges.

#### 3.2.2.1 Vergleich der Siedlungsentwicklung von Leipzig und Hannover in zehn Jahresabschnitten

**Abb. 3.48**
Leipzig, Messemagistrale

**Abb. 3.49**
Leipzig, Großwohnsiedlung Grünau

Die Siedlungsentwicklung von Leipzig erfolgt in den Jahren 1950 bis 1970 innerhalb der schon vorhandenen Stadtstruktur. Das Prinzip der kompakten Stadtstruktur bleibt bis zur Wiedervereinigung überwiegend erhalten (siehe Anhang 5.3.4). Durch die Eingliederung von Grünau in das Stadtgebiet und den Bau der Großsiedlung Leipzig-Grünau erweitert sich Mitte der 70er Jahre die Stadtfläche im Westen der Stadt. Darüber hinaus werden Flurgrundstücke von Lausen, Großmiltitz und Rückmarsdorf an die Stadtteile Schönau und Kleinzschocher im Süden sowie 1984 Flurgrundstücke von Taucha und Engelsdorf-Sommerfeld an den Stadtteil Paunsdorf im Osten der Stadt abgegeben. Die verbleibende Siedlungsfläche bleibt in ihren Ausmaßen bis 1989 im Allgemeinen gleich. Es kommt bis dahin zu keiner Suburbanisierung des Stadtgefüges, sondern es erfolgt die Urbanisierung innerhalb der Kernstadt. Nach der Wiedervereinigung werden bis 1998 die Gemeinden Hartmannsdorf (1993), Lausen (1995), Plaußig-Portitz (1995), Seehausen (1997), Knautkleeberg-Knauthain (1998) und Podelwitz-Süd (1998) mit eingemeindet. Dadurch kommt es zu Suburbanisierungansätzen, zusätzlich bedingt durch den massiven Bau von Einfamilienhäusern und Einkaufszentren am neuen Stadtrand. Im Jahre 1999 werden weitere Gemeinden wie Rehbach-Knautnaundorf, Miltitz, Burghausen-Rückmarsdorf, Böhlitz-Ehrenberg, Lützschena-Stahmeln, Radefeld-Süd, Lindenthal, Wiederitz, Mölkau, Engelsdorf, Holzhausen und Liebertwolkwitz gemäß des Stadt-Umland-Gesetzes mit eingegliedert (siehe Anhang 5.3.4). Dies führt nun zur Suburbanisierung des direkten Umlandes von Leipzig **(Stadt Leipzig 1970, Stadt Leipzig 1999, Kahl 1993, S. 5 ff.)**. **(Abb.3.48, 3.49)**

**Abb. 3.50**
Hannover, Bothfeld: Kurze-Kamp-Siedlung

**Abb. 3.51**
Hannover, Mühlenberg: Großsiedlung

Die Stadtstruktur von Hannover verdichtet sich in der Zeit von 1950 bis 1970 innerhalb des Stadtgefüges und an den Rändern der Stadt in den Stadtteilen Stöcken, Bothfeld, Kirchrode und Badenstedt. Es erfolgt in dieser Zeitspanne die Urbanisierung des Stadtkerns und der angrenzenden Vororte. Erst ab 1970, verstärkt durch die Eingemeindungsphase ab 1974, setzt die Ausweitung der Stadtstruktur ins Umland ein. Es kommt zu einer intensiven Suburbanisierung des Stadtumlandes. Bei der Verwaltungs- und Gebietsreform im Jahre 1974 werden die Stadt Misburg, die Gemeinden Ahlem, Anderten, Bemerode, Vinnhorst, Wettbergen, Wülferode sowie Teile von Langenhagen, Isernhagen und das Messegelände Laatzen mit eingemeindet. Es entsteht der Zweckverband Großraum Hannover. Ab Mitte der 80er Jahre wird die Stadtfläche innerhalb ihrer Stadtgrenzen verdichtet, um den Prozess der zunehmenden Suburbanisierung aufzuhalten. Es werden in dieser Zeit besonders die zentrumsnahen Wohn- und Gewerbegebiete stärker verdichtet. Durch den Zuschlag der Expo 2000 werden im Bereich Laatzen sowie deren nähere Umgebung, aber auch in Davenstedt und Badenstedt Flächen für den Wohnungsneubau freigegeben. Dadurch kommt es besonders in diesen Bereichen zu einer Erweiterung der Stadtstruktur. Insgesamt ist seit 1990 eine Reurbanisierung des gesamten Stadtgefüges zu verzeichnen **(LH Hannover 1990, LH Hannover 1995, zur Nedden 1998, S. 52 ff.)**. **(Abb.3.50, 3.51)**

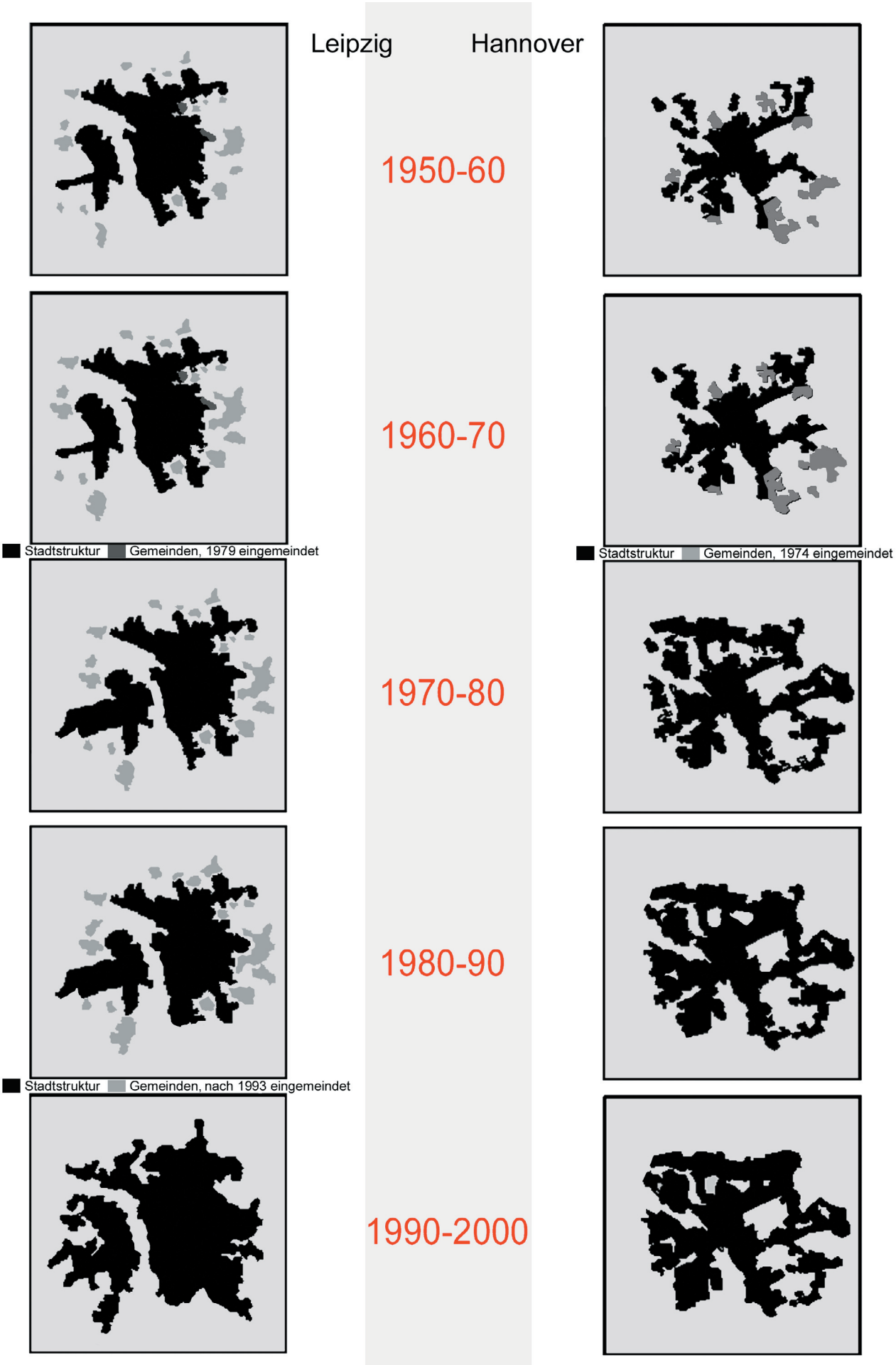



**Abb. 3.52** Leipzig und Hannover Siedlungsentwicklung, eigenes Diagramm (1950-2000)

### 3.2.2.2 Vergleich der Siedlungsentwicklung von Magdeburg und Münster in zehn Jahresabschnitten

**Abb. 3.53**
Magdeburg, Wohnkomplex Jakobstraße

**Abb. 3.54**
Magdeburg, Neu Olvenstedt

In Magdeburg findet die Siedlungstätigkeit von 1945 bis 1989 besonders im Stadtgebiet statt, es kommt zu einer Verdichtung der Stadtstruktur. Die Ausweitung der Stadtfläche geschieht erst nach der Wiedervereinigung 1990 durch die Errichtung von überdimensionierten Einkaufzentren und den Bau von Einfamilienhaussiedlungen am Stadtrand. In den 50er und 60er Jahren werden vorwiegend die Kriegsverluste ausgeglichen, es entstehen Wohnkomplexe innerhalb der Stadtfläche. Mit der Realisierung des „komplexen Wohnungsbaus“ entstehen ab Mitte der 70er Jahre größere Siedlungen meist auf Äckern oder Kleingartenflächen innerhalb der Stadtgrenzen. Erst mit der Eingemeindung von Olvenstedt 1979 und dem Bau der Großwohnsiedlung Neu-Olvenstedt kommt es zu einer mäßigen Stadterweiterung im Osten von Magdeburg. Die Siedlungsfläche von Magdeburg zeigt keine größeren Veränderungen von 1950 bis 1990. Es kommt zu einer Verdichtung der vorhandenen Stadtfläche, da die städtebaulichen Maßnahmen meist im Stadtgebiet stattfinden. Insgesamt ist festzustellen, dass die Stadt- bzw. Siedlungsentwicklung in Magdeburg zu einer Urbanisierung der Peripherie, aber nicht wie in Hannover und Münster zu einer Suburbanisierung der Stadtstruktur, geführt hat. Nach der Wiedervereinigung wird Magdeburg zur Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt. Die neue politische Funktion sowie die verkehrsgeographische Lage geben den Entwicklungsimpuls für die Stadt. Der größte Teil der bebauten Fläche befindet sich auf der westlichen Seite der Elbe. Der östliche Teil der Stadt, das Gebiet der ehemaligen sowjetischen Kasernen, bildet den Natur- und Naherholungsraum der Stadt. Die Insel Werder wird zum Kulturpark ausgebaut und der restliche Teil wird für den Wohnungsneubau freigegeben **(Asmus et al. 1974, 25 ff., LH Magdeburg 1993 „Strukturplan“, LH Magdeburg 1997 „Leitbild“**). **(Abb. 3.53, 3.54)**

**Abb. 3.55**
Münster, Zentrum Nord

Die Jahre 1945 bis 1995 gehören zu der stärksten Wachstumsphase Münsters, in dieser Zeit wächst die Siedlungsfläche stetig an. Bis Mitte der 70er Jahre konzentriert sich die Stadtentwicklung besonders auf das Kerngebiet und die Randzonen. Es kommt zur Suburbanisierung des ersten Umlandringes. Ab 1975 vergrößert sich das gesamte Stadtgebiet durch die Eingemeindungsphase um ein Drittel. In dieser Zeit werden die Umlandgemeinden Hiltrup, Handorf, Mecklenbeck, Nienberge und Roxel eingemeindet, dies führt zur starken Suburbanisierung Suburbanisierung des zweiten Umlandringes. Bis zum Ende der 80er Jahre wachsen die „Stadtsatelliten“ weiter in die Fläche der angrenzenden Region. Im Jahre 1990 werden die letzten zwei Gemeinden Sprakel und Gelmer in das Stadtgebiet eingemeindet. In den 90er Jahren setzt die städtebauliche Planung auf die Innenentwicklung der Stadtstruktur, dies führt zur Reurbanisierung des Stadtkerns sowie des Vorortringes. Die ehemalige Militärstandorte in den äußeren Stadtteilen Coerde, Hanndorf und Gremmendorf sowie im zentrumsnahen Stadtteil Geist werden Mitte der 90er Jahre zur städtebaulichen Neunutzung freigegeben **(Gutschow et al. 1982, S. 52 ff., Karliczenk et al. 1998, 33 ff.)**. **(Abb. 3.55, 3.56)**

Die vergleichende Abbildungen der Siedlungsentwicklung von 1950 bis 2000 der Städtepaare Leipzig und Hannover sowie Magdeburg und Münster zeigen in Schwarz die über die Jahre anwachsende Stadtstruktur und in Grau die noch nicht eingemeindeten Umlandgemeinden der einzelnen Städte.

**Abb. 3.56**
Münster, Großwohnsiedlung Brüningheide

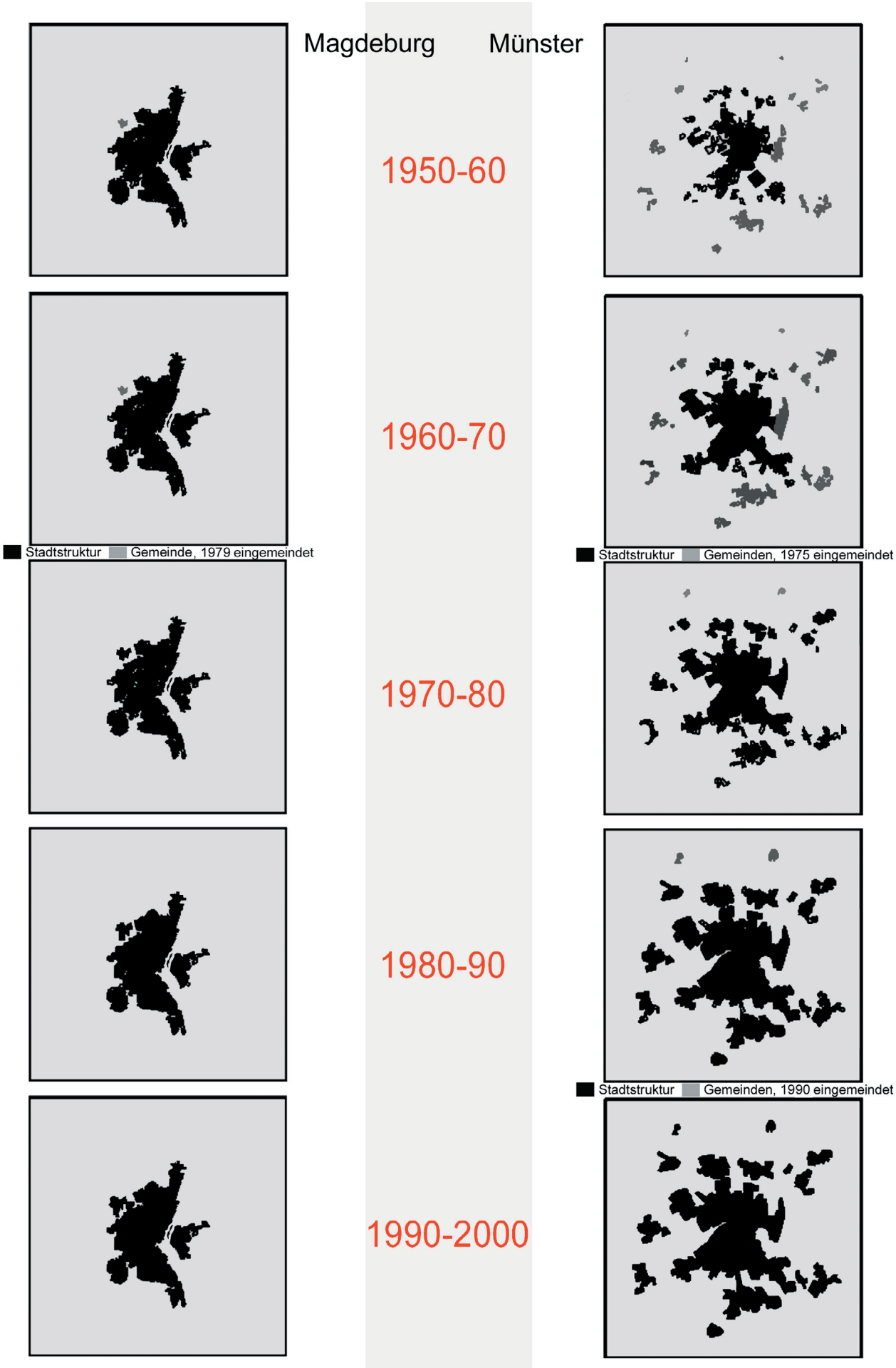



**Abb. 3.57** Magdeburg und Münster Siedlungsentwicklung, eigenes Diagramm (1950-2000)

### 3.2.3 Beschreibung der Stadtfunktionen (Arbeiten, Wohnen und Erholen) innerhalb der Städtepaare

Die Auswertung der Flächennutzungspläne von 1945/49, 1950/52/60/65, 1977/80/81/85 und 1993/95/99 (siehe Anhang 5.3.5) zeigen die überwiegende Trennung der Funktionen Arbeiten, Wohnen und Erholung innerhalb der Stadtstruktur, sowohl in den ostdeutschen Städten Leipzig und Magdeburg, als auch in den westdeutschen Städten Hannover und Münster. Im Hinblick auf die Flächentrennung wird nach dem Krieg eine neue Organisation innerhalb der vier Städte mit einer klaren Trennung der Gebiete des Wohnens, der Arbeit (Verwaltungs- Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriegebiete) sowie des Erholens (Freizeit- und Kultureinrichtungen) angestrebt.

#### 3.2.3.1 Verteilung der einzelnen Stadtfunktionen in Leipzig und Hannover

In Leipzig gilt der Wiederaufbau der zerstörten Messegebäude als entscheidender wirtschaftlicher Faktor für die Stadt nach dem Krieg. Die Schaffung von Wohnraum ist ebenfalls von besonderer Bedeutung. Von 1949 bis 1989 ist der Aufbau der Metall verarbeitenden-, der polygraphischen-, der elektronischen Industrie und der Maschinenbauindustrie sowie der Braunkohleabbau für die wirtschaftliche Entwicklung sehr wichtig. Die Schwerpunkte befinden sich im Westen der Stadt in Böhlitz, Leutzsch und Plagwitz und im östlichen Industriekomplex Schönefeld. Ansonsten verteilen sich die industriellen Einrichtungen auf das gesamte Stadtgebiet. Durch den massiven Braunkohlebergbau im Norden und Süden der Stadt wird die Stadtentwicklung in dieser Richtung eingeschränkt. Die wichtigsten kulturellen und gesellschaftlichen Einrichtungen befinden sich im Stadtzentrum überwiegend am Karl-Marx-Platz. In Ost-West-Richtung verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet die durch mit Handwerks- und Gewerbebetrieben gemischten Wohnenbereiche. Innerhalb der Stadtgrenze sind nur geringe Flächen für die Naherholung vorhanden (Auewaldbereich). Die größeren Naherholungsgebiete liegen außerhalb der Stadt in der Dübenerheide und Dahlenerheide. Nach der Wiedervereinigung werden neue Flächen besonders für den tertiären Sektor benötigt. Gebiete für den Handel, die Verwaltung und Dienstleistung werden innerhalb des zentralen Bereiches freigegeben. Die Erweiterungsflächen liegen im Westen und Süden der Stadt in Grünau, Knauthain und Knautkleeberg. Der Wohnungsmangel kann durch Modernisierung und Erneuerung der gründerzeitlichen Wohnquartiere gelöst werden. Für den Einfamilienhausbau werden Flächen innerhalb der alten Ortslagen zur Verfügung gestellt. Im Bereich der Naherholung werden die versiegten Fluß- und Bachauen wieder revitalisiert und die Bergbaufolgelandschaft im Norden und Süden der Stadt zu Erholungszwecken umgenutzt (siehe Anhang 5.3.5).

**Abb. 3.58**
eigenes Diagramm, Funktionsverteilung von Leipzig (1977)

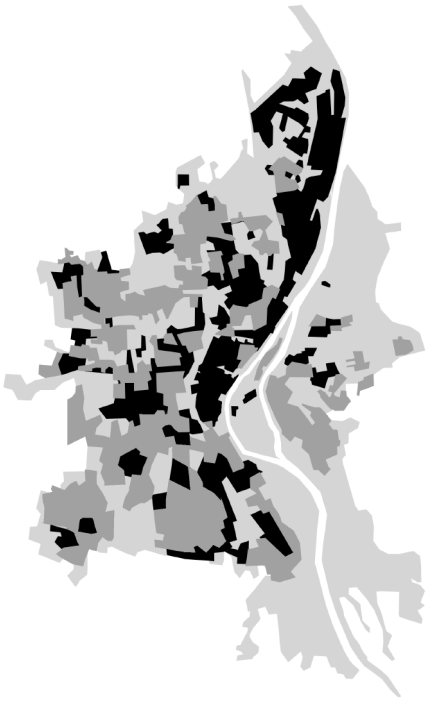
**Abb. 3.59**
eigenes Diagramm, Funktionsverteilung von Hannover (1980)

Der Wiederaufbau Hannovers wird durch die Wiederherstellung von Wohnraum und die Instandsetzung der wichtigsten Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen geprägt. Von 1949 bis 1989 wird die Stadtmitte zum zentralen Geschäfts- und Verwaltungsstandort ausgebaut. Die äußeren Stadtteile erhalten innerhalb der Wohngebiete sämtliche Infrastruktureinrichtungen für den täglichen und wöchentlichen Bedarf. Größere Flächen für Einrichtungen der Wirtschaft, des Handels und der Verwaltung werden in den südwestlichen Stadtteilen Linden und Mühlenberg sowie im Westen in Lahe freigegeben. Die Entwicklungsmöglichkeiten für Gewerbeansiedlungen liegen im Südwesten in den Stadtteilen Roderbruch, Kirchrode und Groß-Buchholz. Die Messe in Laazen als wichtiger Wirtschaftsfaktor der Stadt wird in diesen Jahren ständig vergrößert. Für den Ein- und Mehrfamilienhausbau werden Bauflächen in den äußeren Stadtteilen rund um den Stadtkern freigegeben. Innerhalb der Altbauviertel wird durch Sanierung hochwertiger Wohnraum in den innerstädtischen Quartieren List, Linden und Nordstadt zur Verfügung gestellt. Das Stadtgebiet verfügt über umfangreiche innerstädtische Grünflächen und großräumige Naherholungsgebiete. Nach der Wiedervereinigung und dem Zuschlag zur Ausrichtung der EXPO 2000 erfolgt die städtebauliche Entwicklung im Süden der Stadt im Stadtteil Mittelfeld (Messegelände) und in Bemerode am Kronsberg. Standorte für den Dienstleistungsbereich werden nördlich des Zentrums an der Vahrenwalder Straße sowie östlich des Zentrums an der Hans-Böckler-Allee vorgesehen. Weitere Standorte befinden sich in den äußeren Stadtteilen Lahe und Anderten sowie auf den ehemaligen Militärgrundstücken. Für den Wohnungsbau werden Flächen innerhalb des Bestandes (Baulücken) und ehemalige Gewerbe- und Militärflächen freigeben. Östlich des Messegeländes im Süden der Stadt stehen großflächig Areale für den Wohnsiedlungsbau zur Verfügung. Das Grünplanungskonzept „Stadt als Garten“ erschließt neue Bereiche, um eine Vernetzung der schon bestehenden Grünräume untereinander herzustellen. Darüber hinaus werden in größerem Umfang neue innerstädtische Aufenthaltsräume geschaffen (siehe Anhang 5.3.5).

3.2.3.1 Verteilung der einzelnen Stadtfunktionen in Magdeburg und Münster

Nach dem Krieg besitzt in Magdeburg der Aufbau der Industriezweige für Schwermaschinen höchste Priorität. Von 1949 bis 1989 kommt der Schwermaschinenbauindustrie weiterhin hohe Bedeutung zu. Deren Schwerpunkt liegt im Industriemischgebiet südlich der Werderinsel im Stadtteil Bückau. Als Entwicklungsschwerpunkt bietet sich die Industrieregion Rothensee im Norden der Stadt an. Die kulturellen und gesellschaftlichen Einrichtungen liegen im

**Abb. 3.60**
eigenes Diagramm, Funktionsverteilung von Magdeburg (1985)

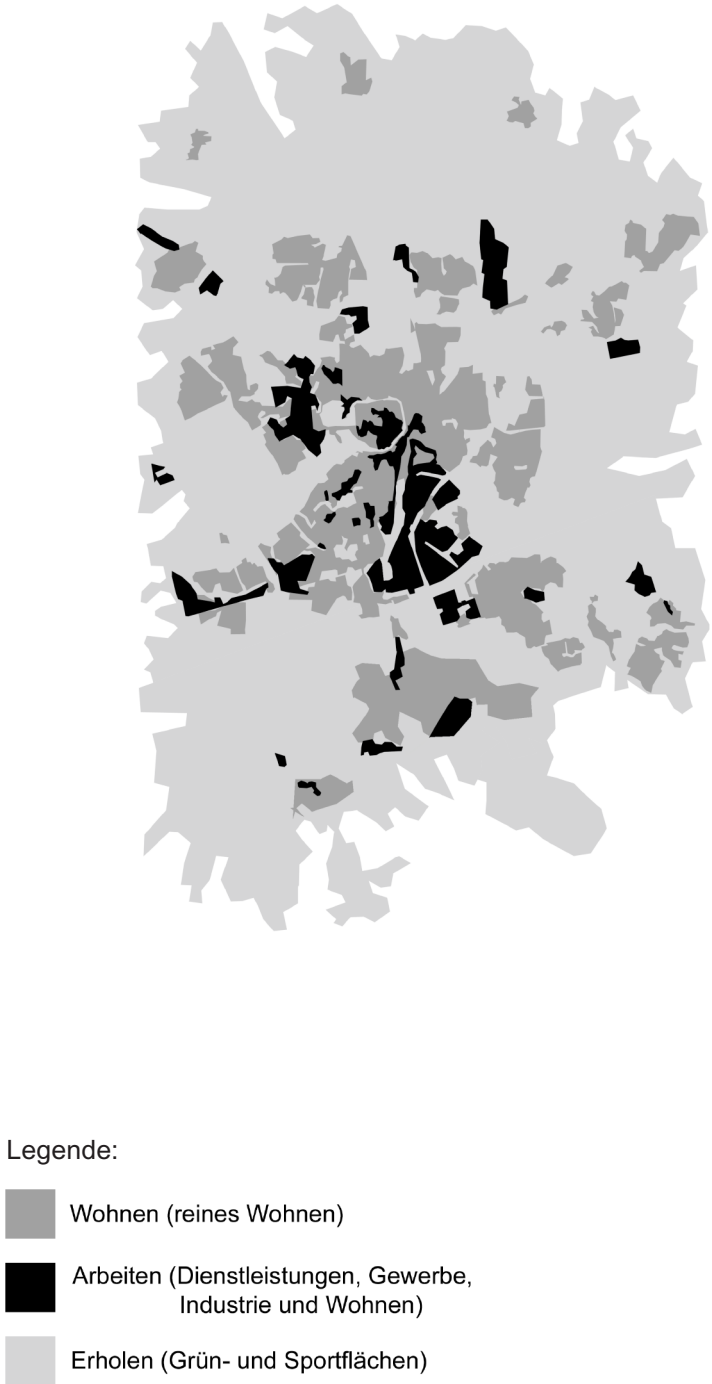


Bereich Karl-Marx-Straße und Wilhelm-Piek-Allee im Zentrum der Stadt. Die Wohnungsbaustandorte befinden sich im Stadtteil Hopfengarten und Reform im Süden der Stadt. Im Norden und Nordwesten der Stadt werden die Stadtteile Neu-Olvenstedt, Neustädtersee und Neustädterfeld in günstiger Lage zu den Industriegebieten für den komplexen Wohnungsbau freigegeben. Die stadtnahen Erholungsgebiete befinden sich auf der Werderinsel und auf der östlichen Elbseite. Nach der Wiedervereinigung werden besonders die Bereiche der Innenstadt und die Großwohnsiedlungen mit neuen Nutzungen durchmischt. Im Stadtzentrum werden zentrale Geschäftsbereiche und neue Verwaltungseinrichtungen geschaffen sowie durch die Funktion Wohnen ergänzt. Innerhalb der Stadt werden die Industriebrachen gewerblich neu genutzt und die früher gewerblich orientierten Stadtteile werden nun gleichwertig durch Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche sowie mit öffentlichen Einrichtungen ausgestattet. Auf dem ehemaligen Industriegebiet Rothensee wird ein Gewerbezentrum für Transport und Logistik errichtet. Die neuen Wohnungsstandorte am Stadtrand dienen vorrangig dem Einfamilienhausbau und die Standorte des komplexen Wohnungsbaus werden überwiegend mit Mehrfamilienhausbau ergänzt. Naherholungsgebiete und Freizeitbereiche des Auengebietes östlich der Elbe im Verlauf Cracau, Bruckfeld und Herrenkrug werden nach dem Abzug des Militärs weiter ausgebaut. Mit dem Stadtpark Rotehorn erhält die Werderinsel eine Aufwertung durch die Ausrichtung der Bundesgartenschau und wird zum Kulturpark für die gesamte Stadt (siehe Anhang 5.3.5).

Die Hauptaufgabe des Wiederaufbaus von Münster nach dem Krieg liegt in der Rekonstruktion der Altstadtfunktionen und dem Ausbau der Universität. Darüber hinaus wird der Wohnungsneubau durch Wohnungsbaugesellschaften vorangetrieben. Von 1949 bis 1989 erfolgt eine Gewerbe- und Industrieansiedlung an den Hauptverkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung. Die großen Gewerbegebiete siedeln sich in der Nähe des Dortmund-Ems-Kanals im Osten der Stadt an. Im Bereich des Mehrfamilienwohnungsbaus liegen die Entwicklungsschwerpunkte im Norden und Süden in den Stadtteilen Kinderhaus und Hiltrup. Die Flächen der äußeren Stadtteile („Satelliten“) werden besonders für die Ausweisung von Einfamilienhausgebieten genutzt. Das Stadtgebiet wird geprägt durch umfangreiche Grünzüge, welche radial auf die Stadtmitte zu laufen. Als innerstädtisches Naherholungsgebiet wird der weitläufige Promenadenring genutzt. Ab 1990 werden die Gewerbe- und Industrieschwerpunkte auf die Bereiche Stadthafen, Loddenheide und Hiltrup im Süden der Stadt verlagert. Die Standorte für den Dienstleistungsbereich sind südwestlich des Zentrums an der Weseler Straße und nördlich des Zentrums am Schifffahrter Damm vorgesehen. Die Siedlungsschwerpunkte für den Wohnungsbau liegen in den äußeren Stadtteilen

Gievenbeck, Gremmendorf, Wolbeck, Hiltrup, Kinderhaus und Coerde. Die über das gesamte Stadtgebiet verteilten Flächen der ehemaligen Militärstandorte können nach Abzug des Militärs sowohl für den Wohnungsneubau als auch für Dienstleistungs- und Gewerbeansiedlungen neu genutzt werden. Das Freiraumkonzept für die Stadt Münster sieht die Weiterentwicklung der vorhandenen „Grünkeile“, westliches und nördliches Aatal, Vorbergshügel, Hoppengarten, Prozessionsweg, Lütkenbeck und Vennheide stadteinwärts, vor (siehe Anhang 5.3.5).

**Abb. 3.61**
eigenes Diagramm, Funktionsverteilung von Münster (1981)



### 3.2.4 Resümee und Bewertung der städtebaulichen Gegebenheiten der Städtepaare

*Wie wird mit der kompakten Stadtstruktur umgegangen, kommt es zur Urbanisierung oder Suburbanisierung des Stadtgebietes? Wie sieht die Verteilung der städtebaulichen Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung innerhalb des Stadtgefüges in Ost- und Westdeutschland aus?*
Die Beschreibung der städtebaulichen Situation durch die Darstellung der geschichtlichen Entwicklung, der Siedlungsentwicklung und der Verteilung der städtebaulichen Funktionen, verdeutlicht die Umsetzung der unterschiedlichen Rechtsnormen (Leitbilder und Gesetze) innerhalb der ausgewählten Siedlungen.

In Leipzig und Magdeburg werden die Zentralen Plätze, Karl-Marx-Platz und Ringmagistrale in Leipzig sowie der Zentrale Platz in Magdeburg in den Jahren 1954 bis 1959 geplant und realisiert. Im Zusammenhang mit der Industrialisierung des Bauwesens entstehen sozialistische Wohnkomplexe in Leipzig in den Stadtteilen Schönefeld, Sellerhausen, Stötteritz und Gohlis sowie in Magdeburg die Wohnkomplexe Nordpark, Schilfbreite und Jakobstraße. Den Aufbau der sozialistischen Stadtzentren Anfang der 60er bis Mitte der 70er Jahre beinhalten in Leipzig die innerstädtischen Bereiche nördlicher Ring, Markt und den zweiten Anschnitt des Karl-Marx-Platzes. In Magdeburg werden in der zweiten Aufbauphase des Stadtzentrums der Südabschnitt der Karl-Marx-Straße, die Strombrücke und die Stadthalle errichtet. Initiiert durch das Wohnungsbauprogramm werden ab 1971 Großwohnsiedlungen in Leipzig-Lößnig, Leipzig-Mockau, Leipzig-Thekla und Leipzig-Grünau sowie in Magdeburg in den Stadtteilen Reform, Neustädter See, Neustädter Feld und Neu-Olvenstedt geschaffen. Im innerstädtischen Bereich entstehen Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre Fußgängerbereiche bzw. Fußgängerzonen im Leipziger Stadtzentrum vom Karl-Marx-Platz bis zum Sachsenplatz und dem Thomaskirchhof sowie in der Peterstraße und der Hainstraße. Im Magdeburger Stadtzentrum wird in dieser Zeit der Umbau der Leiterstraße und der Karl-Marx-Straße vom Alten Markt bis zum Maxim-Gorki-Theater zur Fußgängerzone vorangetrieben. Im Zusammenhang mit der komplexen Umgestaltung werden die innerstädtischen Stadtteile Ost- und Westvorstadt, Leutzsch, Connewitz, Sellerhausen in Leipzig sowie die Neue Neustadt und das südliche Stadtzentrum in Magdeburg saniert und erneuert.

In Hannover wird in den 50er Jahren das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt im Rahmen der Constructa Bauausstellung mit drei Vorzeigeprojekten in den Stadtteilen Südstadt und Calenberger Neustadt sowie in der Altstadt realisiert. Im Gegensatz zu Münster, wo in diesen Jahren der innerstädtische Bereich nach historischem Vorbild wieder aufgebaut wird. Darüber hinaus findet das Leitbild der autogerechten Stadt bei Planern in Hannover Anklang. Durch das „Rad-Naben-Schema“, ein Innenstadtring mit Radialen und äußeren Tangenten, wird der gesamte Stadtgrundriss nach autogerechten Prinzipien neu gegliedert. Diesem radikalen Neuaufbau nach dem Leitbild der autogerechten Stadt fallen mitunter intakte historische Bausubstanzen wie z.B die Flußwasserkunst am Friedrichswall zum Opfer. Jedoch erhält Hannover durch diese verkehrsgerechten Maßnahmen eine der modernsten Verkehrsinfrastrukturen. Das städtebauliche Leitbild der „Urbanität durch Dichte“ (1960-75) schlägt sich durch unterschiedliche Großbauten in der Innenstadt und durch den Bau von Großsiedlungen außerhalb des Stadtkerns nieder. Besonders in den Stadtteilen Vahrenheide, Garbsen, Mühlenberg und Roderbruch entstehen Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre Großwohnsiedlungen in Hannover. Das durchmischte Wohnquartier Ihmezentrum symbolisiert dabei das zeitgemäße Leitbild der „Urbanität durch Dichte“.

In Münster entsteht in dieser Zeit der „Urbanität durch Dichte“ das durchmischte Dienstleistungsquartier Zentrum Nord sowie die großflächigen Wohnsiedlungen in den Stadtteilen Kinderhaus und Gievenbeck. Im Zusammenhang mit der behutsamen Stadterneuerung werden Mitte der 70er Jahre Fußgängerzonen in den Innenstädten geschaffen. In Hannover verbindet die zweigeschossige Passerelle den Hauptbahnhof mit dem Kröpcke und in Münster wird die Windthorststraße als autofreie Fußgängerverbindung vom Hauptbahnhof zur Altstadt ausgebaut. Darüber hinaus werden Stadterneuerungs- und Sanierungsmaßnahmen in den gründerzeitlichen Wohnquartieren durchgeführt. In Hannover werden die Stadtteile Linden, List und Nordstadt sowie in Münster

das Ostviertel und Westviertel zu Sanierungsgebieten erklärt. Nach dem Leitbild der ökologisch orientierten Stadtentwicklung entsteht in den 80er Jahren in Hannover die Grasdachsiedlung Laher Wiesen in Bothfeld. In Münster wird im Hinblick auf eine ökologische Stadtentwicklung in Mecklenbeck ein Wohngebiet nach kosten- und flächensparenden Prinzipien realisiert.

Seit der Wiedervereinigung verfolgen die Städte Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster das Leitbild der Stadt der kurzen Wege. In diesem Zusammenhang werden die reinen Wohnquartiere mit anderen Nutzungen durchmischt und das gesamte ÖPNV-Angebot der Städte durch Ausbau und Erneuerung verbessert. Das Leitbild der „Dezentralen Konzentration" findet in den vier ausgewählten Städten durch die Gliederung der Stadt und ihrer Region in unterschiedliche Zentrensysteme Anklang. In Leipzig gibt es dazu seit 1996 den „Entwicklungsplan Zentren" und für Münster seit 1997 das „Funktionsmodell Zentrensystem". Darüber hinaus haben sich seit Mitte der 90er Jahre die Städte Hannover (Städtenetz Expo-Region), Leipzig (Sächsisch-Bayerisches Städtenetz) und Münster (Euregio: Städtedreieck Enschede, Münster, Osnabrück) in überregionalen Netzwerken mit anderen Städten zusammengeschlossen.

Durch die Darstellung der Veränderung der Stadtstruktur in Zehnjahresabschnitten wird der Suburbanisierungsprozess in den westdeutschen Städten Hannover und Münster sowie die Erhaltung des kompakten Stadtgebildes in den ostdeutschen Städten Leipzig und Magdeburg besonders deutlich. In den Städten Leipzig und Magdeburg wird die vorhandene Struktur verdichtet, es kommt zu keiner Suburbanisierung der Stadtfläche. An den Randzonen entsteht eine Konzentration der Stadtstruktur durch den komplexen Wohnungsneubau. In den Städten Hannover und Münster wird Mitte der 70er Jahre durch die Eingemeindung von Umlandgemeinden die Suburbanisierung des Stadtumlandes beschleunigt. Dies führt zu einer Vermischung der Stadtfläche mit der benachbarten Region. Erst ab Mitte der 80er Jahre wird die Planung in Hannover und Münster auf eine Verdichtung der Stadtstruktur gelenkt, es kommt zu einer Reurbanisierung der innerstädtischen Bereiche. Ein großes Potential liegt nach der Wiedervereinigung in der Innenentwicklung der Städte Magdeburg und Münster durch die Anfang der 90er Jahre freigegebenen Militärgrundstücke. Nach dem Rückzug des Militärs aus den sowjetischen und britischen Kasernen bieten diese großflächigen Brachen neue Räume zur Umstrukturierung und zur Reintegration dieser abgegrenzten Flächen in das gesamte Stadtgefüge. Neue städtebauliche und verkehrliche Möglichkeiten ergeben sich besonders durch die zentrale Lage dieser ehemaligen Militärstandorte. Insgesamt sollen die zentralörtlichen Siedlungsstrukturen von Hannover, Leipzig, Magdeburg und Münster gesichert und durch das Konzept der Zentrenbildung weiterentwickelt werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Verbindung der funktionsgemischten Zentren untereinander. Dies geschieht vorzugsweise durch den Umweltverbund, wobei der schienengebundene ÖPNV höchste Priorität besitzt.

Die Beschreibung der Funktionsverteilung (siehe Kapitel 3.2.3) innerhalb der ausgewählten ost- und westdeutschen Städte zeigt deutlich, dass sowohl in der DDR als auch in der BRD die konzentrierte Verteilung der einzelnen Funktionen Arbeiten, Wohnen und Erholung über das gesamte Stadtgebiet stattgefunden hat. Durch die konzentrierte Verteilung der städtebaulichen Funktionen ist eine Nutzungsmischung innerhalb der einzelnen Stadtviertel sowohl in Ost- als auch in Westdeutschland kaum vorhanden. Nur in den Bereichen des komplexen Wohnungsbaus erfolgt in den ostdeutschen Städten eine überwiegend vorteilhafte Durchmischung der Wohnquartiere mit anderen Funktionen. Besonders prägnant zeigt sich nach der Wiedervereinigung der Funktionswandel in den ostdeutschen Städten. Durch die wirtschaftlichen Veränderungen seit 1990 werden die ehemals ökonomisch wichtigen großflächigen Industriegebiete aufgegeben und zu Dienstleisungs-, Einkaufs- oder Gewerbezentren umgenutzt. Es findet darüber hinaus ein verstärkter Ausbau des Dienstleistungssektors innerhalb und außerhalb des Stadtzentrums statt. Eine städtebauliche Funktionsmischung muss in Zukunft besonders innerhalb der Stadtquartiere erfolgen, damit die meist unnötig zurückgelegten Wege mit dem privaten PKW eingeschränkt werden und das Konzept der Stadt der kurzen Wege entstehen kann. Die Grundvoraussetzung für diese städtebauliche Durchmischung im innerstädtischen Bereich wird durch die Umnutzung der ehemaligen Militär-, Bahn-, Industrie- und Gewerbeflächen geschaffen.

## 3.3 Darstellung der verkehrlichen Situation der Städtepaare

### 3.3.1 Entwicklung der Verkehrsnetze von Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster

#### 3.3.1.1 Darstellung des Verkehrsnetzes von Leipzig

**Abb. 3.62**
Leipzig, Fußgängerbereich Petersstraße

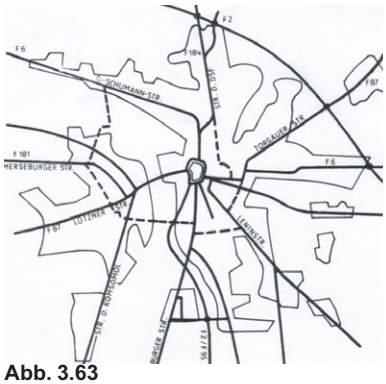



**Abb. 3.63**
Leipzig, Magistralen

**Abb. 3.64**
Leipzig, Ring- und Tangentensystem

**Abb. 3.65**
Leipzig, Verkehrsknoten: Promenadenring

**Abb. 3.66**
Leipzig, Verkehrsknoten: Georgiring

Die ersten verkehrsplanerischen Konzepte nach dem Zweiten Weltkrieg, besonders der Verkehrsplan von 1952, sehen die Beibehaltung des bisherigen Straßensystems vor. Für die Hauptverkehrsstraßen werden Verbreiterungen des Straßenquerschnittes vorgesehen, wobei im Stadtzentrum die Arkaden und Laubengänge **(Abb. 3.62)** eine ausgeglichene Erschließung des Fahr- und Fußgängerverkehrs garantieren. Für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Stadtzentrum wird der störende Durchgangsverkehr innerhalb der Altstadt auf einen Ring, der um den zentralen Bezirk herum angeordnet wird, verlagert. Die auf den Promenadenring führenden radialen Straßen, welche die Stadtbezirke mit dem Zentrum verbinden, werden als Magistralen **(Abb. 3.63)** mit ihren notwendigen Straßenquerschnitts- und Gebäudebreiten ausgebaut **(Schleife et al. 2001, S. 58 f.)**.

Auf der Grundlage des Verkehrsplanes von 1952 wird ein „komplexer" Verkehrsplan bis 1965 entwickelt. Dieser Plan basiert auf prognostischen Berechnungen und enthält die Darstellung der Hauptnetze sowie Anlagen aller Verkehrsarten im Zusammenhang mit der Standortverteilung der Wohnungs-, Arbeits-, Kultur- und Erholungsstätten des Bebauungsplanes. Die Zielsetzung liegt im Ausbau des historisch entstandenen radialen Straßennetzes zu einem leistungsfähigen Ring- und Tangentensystem **(Abb.3.64)**. Das Hauptverkehrsstraßennetz mit niveaufreien Kreuzungspunkten wird dabei die Hauptlast des Verkehrs übernehmen. Durch die Trennung der Verkehrsarten bei einer qualitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs wird ein funktionsfähiges Verkehrsnetz geschaffen **(Jakob et al. 1965, S. 488 f.)**. Auf der Grundlage der Verkehrspläne werden die Straßenverkehrsknotenpunkte Karl-Marx-Platz/ Promenadenring **(Abb. 3.65)**, Georgiring **(Abb. 3.66)**, Friedrich-Engels-Platz **(Abb. 3.67)**, der Knotenpunkt Gerberstraße/Tröndlingring/Rudolf-Breitscheid-Straße sowie die Karl-Tauchnitz-Brücke, der Leuschnerplatz und Dittrichring 1964 nach neuesten verkehrsplanerischen Erkenntnissen umgestaltet. Dadurch wird die Verbesserung des gesamten Verkehrsablaufes innerhalb Leipzigs erreicht.

1967 wird im ersten Entwurf des Generalverkehrsplanes die Entwicklung für die Stadt Leipzig das komplexe Verkehrssystem mit den Verkehrsarten öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnwesen, Straßen-, Kraft-, Güter- und Fußgängerverkehr einschließlich der zugehörigen Anlagen und deren Ausbaustufen untersucht. Dabei wird das jeweils geeignete Verkehrsmittel auf vorgesehene günstige Trassen gesetzt, z.B. das Grundnetz des ÖPNV mit Ring- und Radialstrecken.

Der erste Entwurf beinhaltet noch erhebliche Mängel im Bereich des Analysematerials. So beschränkt sich die Analyse bis dahin (nur auf den Kfz-Verkehr basierend) auf eine Berufs- und Volkszählung von 1964. Die Erhebung aller Verkehrsarten zusammen ist nun unumgänglich. Diese wird 1968 mittels einer umfangreichen Verkehrserhebung in 108.000 Haushalten, bei 14.500 Fahrzeughaltern und -führern sowie 30.000 Fahrgästen durchgeführt. Dadurch stehen der Verkehrsplanung zum ersten Mal genaue Daten für komplexe Analysen zum Stadtverkehr zur Verfügung. Ab 1972 werden mit Hilfe des SrV (siehe 2.2.3) alle fünf Jahre Verkehrsbefragungen durchgeführt **(Ackermann et al. 2001, S. 62 ff.)**.

Der GVP von 1970 ist die Grundlage für die weitere verkehrliche Planung. Auf dem VII. Parteitag der SED wird der Bau eines SV-Bahnnetzes (Stadt- und Vortbahn) in Leipzig **(Abb. 3.68)** sowie in den Städten Magdeburg, Dresden, Rostock, Karl-Marx-Stadt und Erfurt beschlossen. Die vorhandenen Trassen des Nah- und Fernverkehrs der Deutschen Reichsbahn werden von den neu entwickelten elektrischen Triebzügen mit Oberleitung für den öffentlichen Personennahverkehr genutzt. Durch den Ausbau dieses SV-Bahnsystems werden in Leipzig wichtige Wirtschafts- und Wohnbereiche in Ost-West-Ausrichtung erschlossen **(Saitz 1979, S. 186)**, siehe dazu auch Abbildung 3.11 auf Seite 87. Während der Messe

wird seit 1969 vom Hauptbahnhof zum Messegelände ein Wendezugbetrieb eingeführt, in den Wohn- und Industriegebieten werden 19 Haltepunkte der SV-Bahn zur Verbesserung des Berufsverkehrs geschaffen. Eine unterirdische Schnellbahntrasse zwischen Hauptbahnhof und Bayrischer Bahnhof wird mit verkehrsplanerischen und bautechnischen Untersuchungen vorbereitet, sie kann jedoch aus kapazitiven und finanziellen Gründen nicht realisiert werden.

Im Bereich des Straßenbahnnetzes können seit Mitte der 70er Jahre die Straßenbahnlinien 10, 11, 16 und 28 nach umfangreichen Baumaßnahmen wieder über den Hauptbahnhofsvorplatz **(Abb. 3.69)** und den Georgiring fahren. Das Neubauwohngebiet Leipzig-Grünau erhält 1976 einen eigenen Abzweig des SV-Bahnnetzes, wobei die Achse direkt durch das Neubaugebiet verläuft. In diesem Zusammenhang hat sich die Stadtplanung am ÖPNV-Netz orientiert und dieses als Grundverkehrsnetz für Leipzig-Grünau definiert, die SV-Bahn wird zum Rückgrat der Planungen für das neue Wohngebiet **(Ackermann 1975, S. 98 f.)**. Die enge Zusammenarbeit von Städtebau und Verkehrsplanung im Rahmen der Umsetzung des Großprojektes Grünau und während der Erarbeitungsphase des GVP und GBP (1970) in Leipzig sind beispielhaft in der DDR. Durch die persönlichen Initiativen des Chefs des Büros für Verkehrsplanung K. Ackermann und dem Stadtarchitekten H. Siegel wird diese Art der kooperativen Zusammenarbeit bis in die 80er Jahre verfolgt.

Neben den Planungen der Fußgängerbereiche mit seinen Passagensystemen innerhalb des Stadtzentrums und den Radfahrverbindungen in den Grünbereichen nimmt das übergeordnete Straßennetz einen wichtigen Platz ein. Verkehrsplanerisch wird stets von einem Hauptnetz von Tangenten- und Radialstraßen ausgegangen. Die Ausbildung einer Nordwest-Süd-Trasse (Westtangente) westlich des Stadtzentrums und einer Ost-West-Trasse (Nordtangente) nördlich des Stadtzentrums mit der Ergänzung einer ringförmigen Verbindung verhindert den Durchgangs- und Binnenverkehr innerhalb des Zentrums. Damit ist das Stadtzentrum ein fußläufiger Bereich **(Abb. 3.70)**, der von den starken Strömen des ÖPNV und MIV nur tangiert wird. Innerhalb der Fußgängerzonen Grimmaische Straße, Petersstraße und Hainstraße wurde ein ganztägiges Kfz-Verbot durchgesetzt, das eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen für den FUGV zur Folge hat. Im Zusammenhang mit der komplexen Umgestaltung innerstädtischer Gebiete Anfang der 80er Jahre werden notwendige verkehrsberuhigende Maßnahmen mit geringer baulicher Aufwendung angestrebt. Dabei wird die Abdeckung des ruhenden Verkehrs besonders problematisch, denn angesichts des Defizites an Aufenthaltsqualitäten und Grünräumen ist die Einordnung der erforderlichen Stellplätze schwierig. Die wichtigsten verkehrsplanerischen Forderungen (GVP 1977) für die Verkehrserschließung der innerstädtischen Wohnstandorte sind: die günstige Zuordnung an das ÖPNV-Netz, weitestgehender Erhalt der vorhandenen Straßennetze, Abdeckung des ruhenden Verkehrs, Verkehrserschließung nach verkehrsberuhigenden Prinzipien, Durchsetzung von Belangen behinderter Mitbürger, z.B Rollstuhlrampen und Versehrtenstellplätze **(Abb. 3.71, 3.72)**, Ausweisung von zusammenhängenden FUGV- und RADV-Netzen sowie Verkehrsbeobachtungen mit Zählungen und Befragungen für EDV-Simulationen. Der 1987 erneut überarbeitete GVP greift die positiven Tendenzen der Stadtinnenentwicklung auf und baut sie verkehrspolitisch und netzplanerisch aus. Die Priorität des ÖPNV-Ausbaus im Stadtverkehr, die vorrangige Entwicklung des FUGV und RADV sowie die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Eisenbahn ist dabei von besonderer Bedeutung.

Schon 1990 werden Strategien für den 1993 verabschiedeten Flächennutzungsplan erarbeitet. Die Verkehrsplanung **(Abb. 3.73)** setzt dabei auf eine ökologisch ausgewogene, stadtverträgliche Entwicklung mit dem Ausbau des Umweltverbundes und einer sinnvollen Integration des Kfz- und Wirtschaftsverkehrs **(Ackermann et al. 2001, S. 73 ff.)**. Die Stadt Leipzig verfügt über ein gutes innerstädtisches ÖPNV-Netz, wogegen das Umland schlecht angeschlossen ist. Die Siedlungsachsen werden durch notwendige Achsen des schienengebundenen Personennahverkehrs erschlossen, aber Gewerbe- und Einzelhandelsgebiete am Stadtrand sind überwiegend nur durch den MIV zu

**Abb. 3.67**
Leipzig, Verkehrsknoten: Friedrich-Engels-Platz

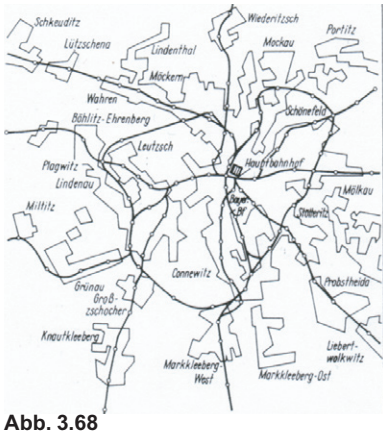



**Abb. 3.68**
Leipzig, SV-Bahnnetz

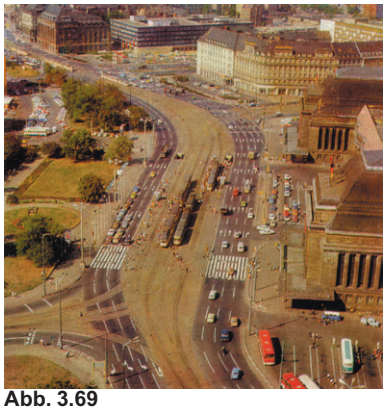


**Abb. 3.69**
Leipzig, Vorplatz Hauptbahnhof

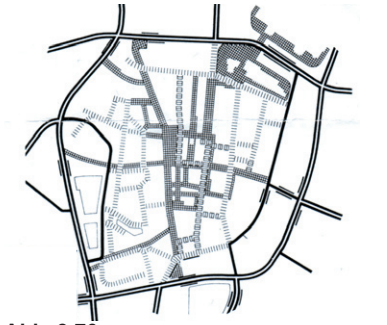


**Abb. 3.70**
Leipzig, Fußgängerverbindung Hbf. / Markt

**Abb. 3.71, 3.72**
Leipzig, Rollstuhlrampe, Versehrtenstellplatz

**Abb. 3.73**
Leipzig, ÖPNV-Konzept

**Abb. 3.74** Leipzig S(V)-Bahnnetz (1995)

**Abb. 3.75**
Leipzig, Zukünftiges S(V)-Bahnnetz

erreichen. Die Anbindung an das ÖPNV-Netz fehlt in diesen Bereichen meist völlig. Die zukünftige Verkehrsplanung sieht vor das Verhältnis von 40% ÖPNV zu 60% MIV aus dem Jahre 1995 zu halten **(Wegener 1999, S. 69 f.)**. Mitte der 90er Jahre entstehen durch den Neubau des Messegeländes, die Schaffung des Güterverkehrszentrums im Nordwesten der Stadt, die Erweiterung des Flughafens Leipzig-Halle sowie die Neuansiedlungen am Stadtrand beträchtliche Verkehrspotentiale. Das umfangreiche Straßenbahnnetz, das SV-Bahnnetz **(Abb. 3.74)** und die regionalen Omnibuslinien sind dieser Verkehrsentwicklung nicht gewachsen. Ein Ausbau dieser Verkehrsmittel ist notwendig. Dabei soll die Straßenbahn ihre dominante Rolle als innerstädtisches Verkehrsmittel behalten. Die bisher auf einigen Strecken durchgesetzte Trennung des MIV und der Straßenbahntrasse (Stadtbahnkonzept) besitzt in der weiteren Verkehrsentwicklung hohe Priorität.

Die Verbindung der Stadt mit dem Umland wird durch den Ausbau des SV-Bahnnetzes **(Abb. 3.75)** sicher gestellt. Neue Endpunkte in Halle, Delitzsch, Taucha, Borsdorf, Gaschwitz und Militzer Allee sind geplant. Im Zuge des Ausbaus eines leistungsfähigen ÖPNV-Netzes werden die früheren Planungen für die Tunnelstrecke (Hauptbahnhof bis Bayrischer Bahnhof) in der Innenstadt wieder aufgenommen. Dadurch entsteht eine optimale Verknüpfung des Hauptbahnhofs und der Leipziger City. Durch die neuen unterirdischen Haltepunkte Markt und Wilhelm-Leuscher-Platz wird die von der Straßenbahn nur tangierte Innenstadt zugleich zentral erschlossen **(Schommer et al. 1998, S. 10 ff.)**. 1997 entsteht durch die Umgestaltung des Hauptbahnhofs zum Dienstleistungs- und Verkehrszentrum ein neuer Marktplatz im Mittelpunkt der Stadt. Mit dem Ausbau des Hauptbahnhofes zum Einkaufszentrum **(Abb. 3.76)** wird besonders die verlorengegangene innerstädtische Kaufkraft zurück in das Stadtzentrum geholt.

**Abb. 3.76**
Leipzig, Hbf.: Dienstleistungs-, Verkehrszentrum

### 3.3.1.2 Darstellung des Verkehrsnetzes von Hannover

Die bedeutendste Leistung der Wiederaufbauplaner nach dem Krieg ist neben dem höchste Priorität genießenden Wohnungsneubau die Schaffung eines völlig neuen Verkehrssystems. Die Planungen für die Neuordnung des Stadtgefüges gehen von der verkehrlichen Organisation aus, da die Straßen im Gegensatz zu den Baugrundstücken im direkten Zugriff der Stadtverwaltung sind und somit durch die Verkehrsplanung eine Neustrukturierung der Stadt angestoßen werden kann.

Die sternförmig auf die Stadt zulaufenden Fernstraßen führen den regionalen Durchgangsverkehr direkt durch das Stadtzentrum, noch Anfang der 50er Jahre kreuzen sich am Kröpcke der gesamte Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr sowie zusätzlich neun Straßenbahnen. Angesichts dieser Verkehrsverhältnisse richtet sich die Neuplanung unter der Leitung von R. Hillebrecht (Stadtbaurat) auf

ein Verkehrsgerüst mit Außen- und Innentangenten aus. Dieses Modell sieht vor, die sternförmig in die Stadt laufenden Hauptverkehrsstraßen durch einen äußeren und inneren Ring mit tangential geführten Straßen und Zubringern zu ergänzen **(Abb. 3.77, 3.78 und 3.79)**. Das neue Verkehrskonzept für den Wiederaufbau und die Neuordnung von Hannover orientiert sich besonders am Leitbild der autogerechten Stadt. Das erste Teilstück der Außentangenten bildet der Messeschnellweg (Osttangente) zwischen Pferdeturmkreuzung und Messegelände, danach folgen die Südtangente zwischen Seelhorster Kreuz und Landwehrkreisel und die Westtangente ab dem Landwehrkreisel bis zum Ricklinger Kreisel **(Mlynek et al. 1992, S. 685)**.

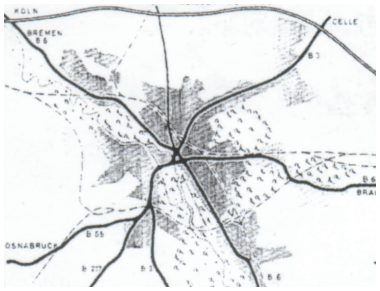


**Abb. 3.77**
Hannover, Verkehrsnetz 1947

Die Innentangenten (City-Ring) bilden ein unregelmäßiges Fünfeck, welche aus jeweils zwei mehrspurigen Ringfahrbahnen und einem breiten Mittelgrünstreifen bestehen. Die Innentangenten der westlichen Innenstadtumgehung verlaufen vom Aegidientorplatz zum Friederikenplatz **(Abb. 3.80)** und weiter über die Brühlstraße bis zum Königsworther Platz. In diesem Zusammenhang wird auch der gesamte Waterlooplatz **(Abb. 3.81)** als neues Regierungsviertel umgestaltet. Die östliche Umgehung mit Arndtstraße, Hamburger und Berliner Allee sowie Schiffgraben. Die Marienstraße und Sallstraße bilden die restlichen Teilstücke des City-Ringes **(Boockhoff-Gries et al. 1999, S. 8)**. Für den Bereich der Innenstadt entwickelt R. Hillebrecht ein „Rad-Naben-Schema“, welches den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt über den Innenstadtring (City-Ring) und seine äußeren Tangenten weiterleitet und somit der Innenstadt „störungsfreie“ Nutzungsbereiche zur Verfügung stellt. Der Ausbau der Nord-Süd-Autobahn (A7) und die Fertigstellung des „Hannover-Kreuzes“ Mitte der 60er Jahre ist für das regionale Verkehrsnetz von großer Bedeutung. In diesem Zusammenhang wird der Bremer Damm als Verbindungsstück zum Königsworther Platz **(Abb. 3.81)** gebaut und unterstützt den innerstädtischen Verkehrsfluß.

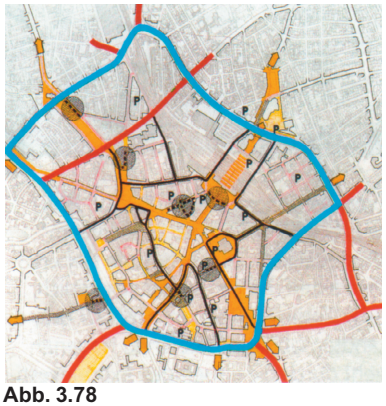


**Abb. 3.78**
Hannover, Verkehrsnetz 1950

Als Anfang der 60er Jahre immer mehr Personen das Auto anstatt der Straßenbahn als Fortbewegungsmittel benutzen, werden erste Planungen für ein Stadtbahnsystem entwickelt. Dazu werden die Schienen der Straßenbahn auf eigene Trassen gelegt, damit ein reibungsloser Verkehr auf den Straßen gewährleistet werden kann. An verkehrsreichen Kreuzungspunkten im Stadtzentrum werden Teilstücke der Stadtbahn unter die Erde gelegt. 1965 wird dann mit dem Bau der ersten U-Bahnstation Kröpcke begonnen, bis 1975 folgen die Stationen Hauptbahnhof und Aegidientorplatz **(zur Nedden 1998, S. 31)**. Die erste Linie der Stadtbahn (Linie A) verläuft ab 1976 unter dem Hauptbahnhof **(Abb. 3.83)** in südwestlicher Richtung oberirdisch weiter nach Lahe und in nordöstlicher Richtung nach Mühlenberg. Danach folgt 1979 die Stadtbahnlinie B-Nord und erschließt unter- sowie oberirdisch vom Hauptbahnhof aus die Stadtteile bis nach Langenhagen. 1981 wird die Linie B-Süd eröffnet, die unterirdisch vom Kröpcke **(Abb. 3.84)** bis zur Schlägerstraße und oberirdisch weiter nach Laatzen/Rethen/Sarstedt (Messegelände) führt. Ab 1984 werden die Teilstücke der Stadtbahnlinie C-West mit den Stationen Kröpcke und Steintor mit der Anschlussstrecke nach Stöcken sowie ab 1989 die östliche Verlängerung nach Kirchrode und Roderbruch

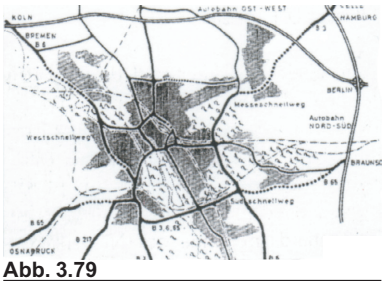


**Abb. 3.79**
Hannover, Verkehrsnetz 1964

**Abb. 3.80**
Hannover, Friederikenplatz

**Abb. 3.81**
Hannover, Waterlooplatz

**Abb. 3.82**
Hannover, Königsworther Platz

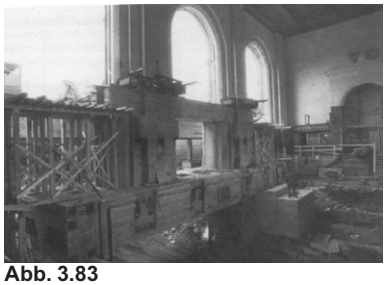


**Abb. 3.83**
Hannover, Hauptbahnhof U-Bahntunnelbau

**Abb. 3.84**
Hannover, U-Bahnbau Kröpcke

**Abb. 3.85**
Hannover, Großprojekt: Passerelle

**Abb. 3.86**
Hannover, Großprojekt: Kröpcke-Center

(Linie C-Ost) untereinander verbunden **(Moch 1993, S. 72 ff.)**.

In der Folge des U-Bahnbaus erfolgt Mitte der 70er Jahre ein Stadtumbau, in dessen Rahmen die innerstädtischen Bereiche zwischen Altstadt, Hauptbahnhof, Kröpcke und Steintor zu Fußgängerzonen umgebaut werden. Der Umbau hält sich an die Konzeption der Erweiterung der Innenstadt und ihrer engen Verklammerung mit den citynahen Wohngebieten. Anschließend folgen Großprojekte wie die Passerelle **(Abb. 3.85)**, das Kröpcke-Center **(Abb. 3.86)** und die Raschplatzumgestaltung mit der Hochbrücke sowie Geschäfts- und Verwaltungsbauten. Darüber hinaus wird Ende der 70er Jahre die Lister Meile nach der Fertigstellung der U-Bahnstationen Lister Meile und Lister Platz **(Abb. 3.87)** zur Fußgängerzone mit Wohn- und Geschäftsbereichen ausgebaut **(Mlynek et al. 1992, S. 687 f.)**.

Anfang der 90er Jahre wird die gute Verkehrsanbindung Hannovers im Zusammenhang mit der Weltausstellung verbessert. Die Zufahrten zum Ausstellungsgelände werden durch einen neuen Expo-Ring und den kreuzungsfreien Ausbau des Messeschnellweges erleichtert. Der Expo-Ring umschließt das Ausstellungsgelände als Tangentenring, wobei die Kronsbergkreuzung, die Karlsruher Straße sowie die Neue Laatzener Straße **(Abb. 3.88)** mit einbezogen wird. Der Verkehr im Bereich der Pferdeturmkreuzung (Messeschnellweg) wird nun in einem Trog unter der Hans-Böckler-Allee **(Abb. 3.89)** ungehindert weitergeführt. Auch der bislang durch das hohe Verkehrsaufkommen belastete Deisterplatz und der Ricklinger Kreisel werden durch den Umbau mit Lichtsignalanlagen weitgehend entschärft. Darüber hinaus werden die Autobahnen A2 **(Abb. 3.90)** und A7 bis 2000 im Messebereich sechsstreifig ausgebaut. Auch die Hannoversche Innenstadt erhält ein neues Gesicht, das Verkehrskonzept sieht die Freihaltung des Bahnhofvorplatzes vom MIV und die Zulassung des ÖPNV (Bus- und Stadtbahnverkehr) vor. Darüber hinaus wird seit 1998 mit dem Umbau des Aegidientorplatzes **(Abb. 3.91, 3.92)** zum leistungsfähigen Kreuzungspunkt (eigene Busspur) direkt im Stadtzentrum begonnen.

Um die Besucherzahlen zur Weltausstellung (Expo 2000) bewältigen zu können, wird Anfang der 90er Jahre eine neue Stadtbahnstrecke D in Richtung Expo-Gelände und Kronsberg realisiert. 1994 wird die Strecke D-West von Limmer bis Ahlem verlängert. 1998 wird in südlicher Richtung die Linie D erst Richtung Bult und dann bis 2000 in Richtung des Expo-Geländes (Kronsberg) weiter ausgebaut. Siehe dazu die Abbildung des Streckennetzes der Stadtbahn **(Abb. 3.93)**. An den Endpunkten der jeweiligen Stadtbahnhaltestellen sind Bushaltestellen und Parkplätze so angeordnet, dass ein leichtes und bequemes Umsteigen möglich ist. Diese Bereiche an den Endhaltepunkten bieten eine Variante zum MIV, denn der ÖPNV kann somit als Alternative oder zumindest als Mischsystem (Park and Ride) genutzt werden. Auf den Außenstrecken werden seit Anfang der 90er Jahre die Bahnsteige hoch gesetzt, um die Sicherheit beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu gewährleisten. Der behindertengerechte Zugang erfolgt über Rampen an den Enden der Hochbahnsteige.

**Abb. 3.87** Hannover, Lister Platz

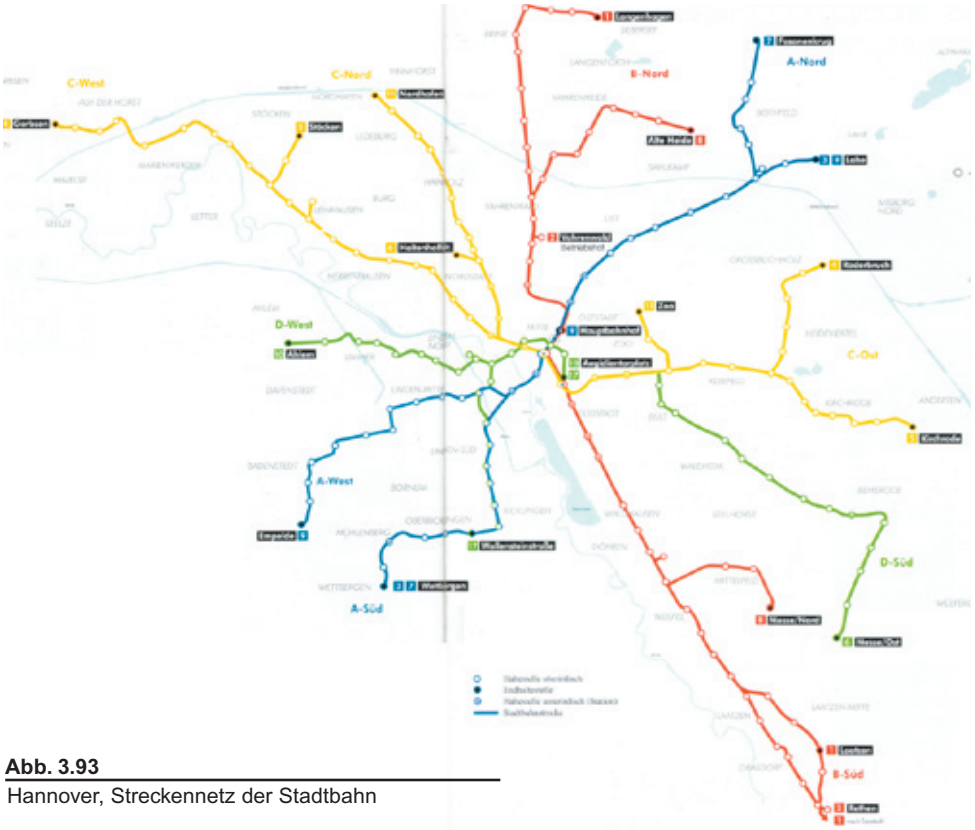



**Abb. 3.93**
Hannover, Streckennetz der Stadtbahn

Bis zum Jahre 2000 werden folgende Stadtbahnlinien weiter ausgebaut. Die Stadtbahnstrecke C-Nord wird 1993 vom Steintor bis Nordhafen bzw. Haltenhofstraße verlängert. Die Stadtbahnlinie C-West wird 1996 bis Garbsen und die Linie A-Süd wird 1999 von Mühlenberg bis Wettbergen weitergeführt **(zur Nedden 1998, S. 32 ff.)**.

Zusätzlich zum Stadtbahnausbau wird bis zur Expo im Jahre 2000 ein 250 km langes S-Bahnnetz zur besseren regionalen ÖPNV-Erschließung ausgebaut. Dabei entstehen drei Linien in Ost-West-Richtung und zwei Linien in Nord-Süd-Richtung, welche die Städte Celle, Lehrte, Hameln, Minden und Nienburg mit Hannover verbinden **(Abb. 3.94)**. In diesem Zusammenhang wird 1998 mit der grundlegenden Modernisierung des Hauptbahnhofes begonnen. Dabei werden die denkmalgeschützten Gebäudeteile saniert und der Eingangsbereich am Ernst-August-Platz durch Glaselemente attraktiver gestaltet. Im Erdgeschossbereich entsteht ein modernes Dienstleistungszentrum **(Abb. 3.95)**. Die Gleisaufgänge werden nach oben hin geöffnet und verglast, dadurch werden die unteren Bahnhofsebenen lichtdurchflutet. Gleichzeitig wird der Flughafen Hannover **(Abb. 3.96)** über den Hauptbahnhof und den neuen Messebahnhof **(Abb. 3.97)** durch die S-Bahnlinie S5 an das Verkehrsnetz mit angebunden **(Brandt et al.1999, S. 9 ff.)**.

**Abb. 3.88**
Hannover, Neue Laatzener Straße

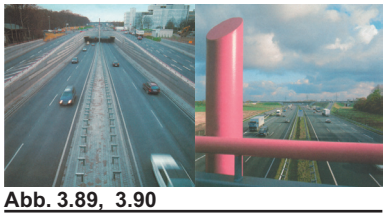


**Abb. 3.89, 3.90**
Hans-Böckler-Allee, Ausbau der A2

**Abb. 3.91**
Hannover, Aegidientorplatz vor Umbau

**Abb. 3.92**
Hannover, Umbau des Aegidientorplatzes

**Abb. 3.94**
Hannover, DB-Liniennetzplan

**Abb. 3.96, 3.97** Hannover, Flughafen Hannover und Messebahnhof Laatzen

**Abb. 3.95**
Hannover, Hauptbahnhof

**Abb. 3.98**
Magdeburg, Straßensystem 1945

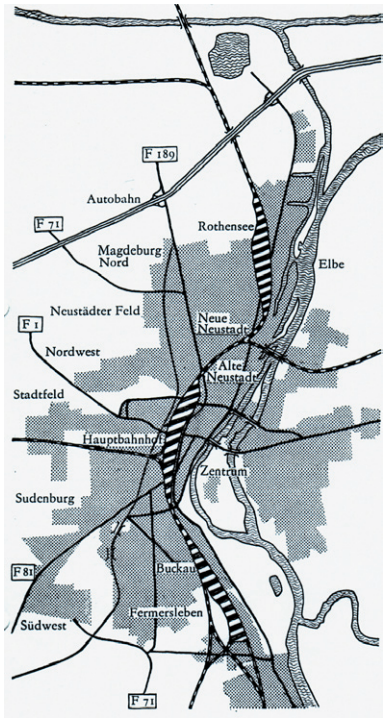



**Abb. 3.99**
Magdeburg, Verkehrsystem

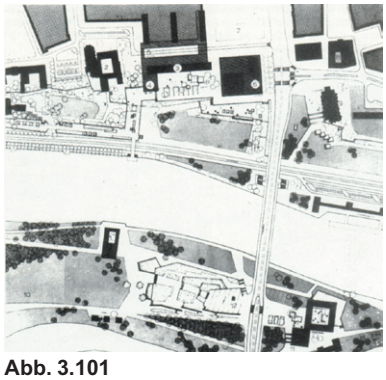


**Abb. 3.101**
Magdeburg, Elbufergestaltung

3.3.1.3 Darstellung des Verkehrsnetzes von Magdeburg

Nach dem Krieg hat der Aufbau des ehemaligen Verkehrsnetzes erste Priorität. Auf der Grundlage des historischen Straßenrasters der Innenstadt wird 1945 unter der Leitung von H. Hoffmann ein Straßensystem **(Abb. 3.98)** bestehend aus einem Nord-Süd ausgerichteten Hauptstraßensystem mit einem Ost-West-Durchbruch entwickelt. Die sprunghafte Motorisierung, die alle Prognosen der ersten Nachkriegsjahre überholt, führt zu Überlegungen in der Neugestaltung des Verkehrsnetzes auf der Grundlage der Planung von Hoffmann. Die „bandstadtartige" Nord-Süd-Ausdehnung der Stadtstruktur zeigt, dass ein ringförmig angelegtes Hauptstraßennetz für die verkehrliche Entwicklung von Magdeburg gänzlich untauglich ist. Die Stadt benötigt vielmehr eine rasterförmige Straßennetzgeometrie mit Hauptverkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung (Rückgrat) sowie Quertrassen in Ost-West-Richtung **(Saitz 1983, S. 81 f.)**.

Mitte der 50er Jahre werden im Zusammenhang mit dem Aufbau des Stadtzentrums strukturelle Vorstellungen zur Verkehrsgestaltung aufgestellt **(Abb. 3.99)**. Entsprechend der bandartigen Siedlungsstruktur westlich der Elbe werden Hauptachsen (Elbe, Karl-Marx-Straße, Otto von Guericke Straße und Reichsbahnstraße) in Nord-Süd-Richtung vorgesehen, die das Stadtzentrum im Osten und Westen tangieren und die Hauptlast des Straßenverkehrs in Nord-Süd-Richtung aufnehmen. Diese Hauptverkehrsachsen werden durch zwei kurze Ost-West-Trassen nördlich und südlich des Stadtzentrums ergänzt. Dadurch wird das Zentrum nicht vom Verkehr durchschnitten und eine direkte Beziehung zwischen Bahnhofsvorplatz, Zentralem Platz und der Elblandschaft wird hergestellt. Das neue Straßennetz wird insgesamt so angelegt, dass es außerhalb des schon vorhandenen dicht bebauten Straßenbahnnetzes liegt. Im Bereich der westlichen Hauptachsen ergibt sich die Gelegenheit die Straßenzüge mit Straßenbahnlinien besonders leistungsfähig auszubauen. Die östliche Tangente an der Elbe verbindet vor allem das nördliche und südliche Industriegebiet miteinander **(Michalk et al. 1968, S. 112 f.)**.

Die Entwicklung Magdeburgs ist mit einer ständigen Zunahme des Verkehrsaufkommens (ÖPNV und MIV) verbunden. Mit dem Generalverkehrsplan von 1973 werden die entscheidenden Entwicklungsmaßnahmen im Bereich der Verkehrsplanung geschaffen. Die Hauptaufgaben liegen in der Entlastung des innerstädtischen Verkehrs **(Abb. 3.100)** durch den Ausbau des Straßennetzes (Stadtautobahn und Tangentenviereck). Das Problem des Massenverkehrs an Werktagen im Bereich des ÖPNV wird durch die Schaffung einer Stadtschnellbahn (SV-Bahn) und die Modernisierung der städtischen Verkehrsmittel sowie eine zielgerichtete Parkraumplanung erreicht. Neben den umfassenden Straßenbauvorhaben wird für den Radfahrverkehr beschlossen, dass bei Neubau- und Rekonstruktionsmaßnahmen von Haupt- und Sammelstraßen

**Abb. 3.100** Magdeburg, Damaschkeplatz

generell Radwege anzulegen sind. Darüber hinaus ist eine Fußgängerpromenade **(Abb. 3.101)** am westlichen Elbufer zwischen der Strombrücke und der Wilhelm-Piek-Brücke geplant **(Bezirk Magdeburg 1973, S. 2 f.)**.

Zur Umleitung des Durchgangsverkehrs entsteht um das Zentrum ein Tangentenviereck (Elbuferstraße, Barleber Chaussee, Halberstädter Straße, Berliner Chaussee und Walter-Rathenau-Straße), das als Schnellstraßensystem ausgebaut wird. Dabei wird die Westtangente (Magdeburger Ring) von 1969 bis 1975 **(Abb. 3.102)** zu einer überwiegend vierspurigen, im Zentrumsbereich sechsspurigen Stadtautobahn ausgebaut. Sie hat die Aufgabe den überörtlichen und innerstädtischen Verkehr in Nord-Süd-Richtung aufzunehmen und damit die übrigen Verkehrsstraßen zu entlasten **(Asmus et al. 1974, S. 453 f.)**. **(Abb. 3.103)**

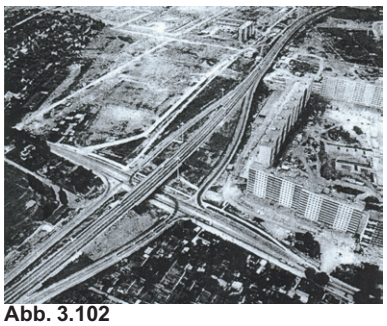


**Abb. 3.102**
Magdeburg, Magdeburger Ring

1974 wird das SV-Bahnnetz auf den vorhandenen Anlagen der Deutschen Reichsbahn mit insgesamt 14 Haltepunkten in Betrieb genommen **(Abb. 3.104)**. Die vier Linien erschließen die Bereiche Eichenweiler (Industriehafen) – Thälmannwerke (Leipziger Straße), Eichenweiler (Industriehafen) – Südost (Westerhüsen), Hasselbachplatz (Altstadt) – Südost (Westerhüsen) und Hasselbachplatz (Altstadt) – Rothensee (Rothensee). Besonders bewährt haben sich die Haltepunkte Eichenweiler und Hasselbachplatz. Der Haltepunkt Eichenweiler liegt nördlich der Neuen Neustadt in guter Lage zum Industriegebiet Nord, der Haltepunkt Hasselbachplatz ist die wichtigste Umsteigestation zum Straßenbahn- und Busverkehr. Im innerstädtischen Verkehr ist die Straßenbahn das wichtigste Verkehrsmittel des ÖPNV. Die zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte des Straßenbahnverkehrs liegen in der Umstellung der Fahrzeuge auf Tatra-Züge **(Abb. 105)** und die Erschließung des Neubaugebietes Magdeburg-Nord durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie (1,8 km) in Richtung Lübecker Straße **(Hörnig et al. 1976 S. 204 ff.)**.

**Abb. 3.103**
Magdeburg, Zukünftiges Straßennetz

Bis zur Wiedervereinigung 1990 werden die Verkehrsstraßen und die Straßenbahnlinien weiter ausgebaut, wobei keine existentiellen Maßnahmen weiter vorgenommen werden. Nach der Wende wird die Verkehrsplanung vor völlig neue Rahmenbedingungen gestellt. 1992 wird mit der Erarbeitung des verkehrlichen Leitbildes begonnen. Dieses Leitbild bemüht sich um eine enge Integration zwischen Stadt- und Verkehrsplanung. Deshalb werden die Verkehrskonzeptionen parallel zum Strukturplan entwickelt. Die inhaltlichen Schwerpunkte sind die Erstellung der Ziele für die integrative Verkehrplanung, die Anbindung des Verkehrssystems an die überörtlichen Verkehrsnetze und die Leitvorstellungen für die Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Folgende Abbildung zeigt das zukünftige regionale Straßen- und Schienennetz **(Abb. 3.106, 3.107)**. Im Bereich des Straßennetzes wird die A2 grunderneuert und sechsspurig ausgebaut, die A14 (Magdeburg, Halle) bekommt eine Verbindung zur A2 und wird auf vier Streifen erweitert. Darüber hinaus werden die B1, B71,

**Abb. 3.104**
Magdeburg, SV-Bahnnetz

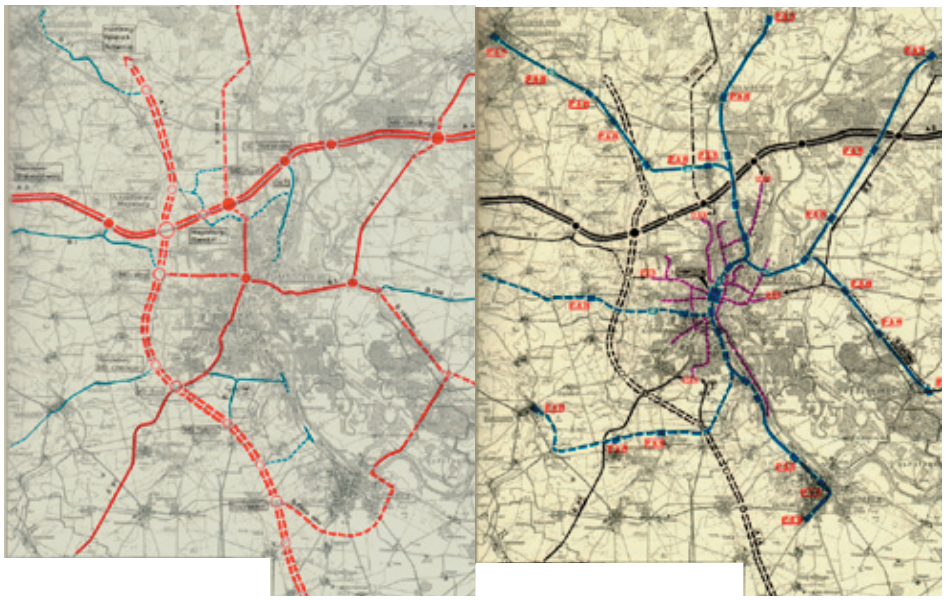


**Abb. 3.106, 3.107** Magdeburg, zukünftiges regionales Straßennetz, zukünftiges regionales Schienennetz

**Abb. 3.105**
Magdeburg, Tatra Zug

**Abb. 3.108**
Magdeburg, Lübecker Straße

**Abb. 3.109**
Magdeburg, Verkehrsknoten: Hasselbachplatz

**Abb. 3.110**
Magdeburg, Innenstadtachse: Ernst-Reuter-Allee

**Abb. 3.111**
Magdeburg, City-Ring

B184, B246 und die B246a zur Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr weiter aus- oder umgebaut. Das vorhandene Schienennetz und ein auf die Bahnhöfe in der Region bezogenes Schnellbussystem bilden die Grundlage für die Steigerung des ÖPNV-Angebotes in der Region.

Im innerstädtischen Bereich verfügt die Landeshauptstadt über ein dichtes ÖPNV-Netz, welches die Wohn- und Arbeitstätten sowie das Stadtzentrum miteinander verbindet. Dieses leistungsfähige Grundnetz wird durch Buslinien und durch die S-Bahn (SV-Bahn) ergänzt. Das Straßennetz ist durch den Magdeburger Ring gekennzeichnet, welcher die Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung bündelt und verteilt. Die zweite Nord-Süd-Verbindung wird durch den Straßenzug August-Bebel-Damm über die Sandtorstraße bis zur Schönbecker Landstraße gebildet. Eine dritte Nord-Süd-Verbindung, welche den Verkehr des überlasteten Magdeburger Ringes aufnimmt, erstreckt sich von der Lübecker Straße bis zur Leipziger Straße **(Abb. 3.108)**. In Ost-West-Richtung verläuft die B1, welche den überörtlichen Zielverkehr aufnimmt. Im südlichen Stadtzentrum befinden sich mehrere Ost-West-Verbindungen, die durch ungebündelte Verkehrsführungen die hochverdichteten Wohngebiete belasten. Dagegen bündelt der „Westring“ die Verkehrsströme zwischen dem Nordwesten im Stadtgebiet Olvenstedt und dem Südosten im Bereich Reform und Buckau **(LH Magdeburg 1997, S. 15 ff.)**.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Kontext mit der städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt wird ein andauernder Prozess sein. Ziele der Verkehrsentwicklung sind die Verbesserungen und der Ausbau des Radverkehr-, Fußwege- und ÖPNV-Netzes **(Abb. 3.109)**; die Neugestaltung des Bahnhofbereiches zum Fern- und Nahverkehrszentrum sowie die Umgestaltung der Bahnhofsunterführung zur Kommunalachse für Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger **(Abb. 3.110)**. Die Straßenbahn ist das Rückgrat des innerstädtischen Verkehr, darüber hinaus spielt die S-Bahn (SV-Bahn) zur Regionalerschließung des Nord-Süd-Siedlungsbandes und der Stadtbus für die radiale und tangentiale Netzergänzung eine besondere Rolle im öffentlichen Personennahverkehr. Die wesentliche Funktion für die äußere Erschließung der Innenstadt besitzt der Magdeburger Ring als westliche Tangente, die Walter-Rathenau-Straße als nördliche Innenstadttangente sowie das Schleiufer als östliche Innenstadttangente. Die generellen Ziele zur Erschließung der Innenstadt für den MIV liegen in der Verdrängung des Durchgangverkehrs, die Sicherstellung des Wirtschafts- und Kundenverkehrs, in der Schaffung von Parkraum sowie in der Umsetzung von flächendeckender Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten. Der City-Ring **(Abb. 3.111)**, welcher um den Innenstadtbereich herumgeführt wird, fängt den städtischen Durchgangsverkehr ab **(LH Magdeburg 1997, S. 22 ff.)**.

### 3.3.1.4 Darstellung des Verkehrsnetzes von Münster

Von besonderer Bedeutung sind die ersten Konzepte und Maßnahmen zur Verkehrsplanung nach dem Krieg. Dazu gehört vor allem der Entschluss die Promenade als Grüngürtel **(Abb. 3.112)** zu erhalten und den Bereich innerhalb des Ringes weitgehend vom Verkehr freizuhalten. 1946 beginnt der Wiederaufbau der alten Straßenzüge. Als Grundlage für die Verkehrsplanung dient das Verkehrsgutachten von Feuchtinger 1947/48 **(Abb. 3.113)** und der Neuordnungsplan von 1949. Dabei wird die historische Erschließungsstruktur mit der Anbindung der Radialstraßen (Aegidiienstraße, Königstraße, Ludgeristraße etc.) an die Ringstraße (Prinzipalmarkt und seine Fortsetzung) wieder aufgenommen. Darüber hinaus werden neue Straßen zwischen Bergstraße und Mauritzstraße sowie zwischen Hindenburgplatz und Aegidiitor geschaffen. Die Universitäts- und Überwasserstraße wird als neue Verkehrsverbindung ausgebaut. An vielen Stellen werden die Straßen und Plätze verbreitert, so dass nur noch wenige historische Baufluchten übrig bleiben **(Richard-Wiegandt 1996, S. 63 f.)**.

**Abb. 3.112**
Münster, Promenade: Grüngürtel

Da nicht genügend Flächen für Durchbrüche freigehalten wurden, gibt es Ende der 50er Jahre keinen Freiraum mehr für ein optimales Ringkonzept. Die Straßen außerhalb des Promenadenringes und die Süd- und Osttangente sollen zur Entlastung der Altstadt beitragen. Der Ausbau der Straßenzüge außerhalb der Altstadt **(Abb. 3.114)** umfasst die Verbindung Moltkestraße, Schorlemerstraße, Engelstraße, Eisenbahnstraße, Fürstenbergstraße, Gartenstraße sowie Maximilianstraße, Studtstraße, Lazarettstraße und die Straßenverkehrsknoten Ludgeriplatz, Savatiiplatz, Mauritztor, Neutor **(Gutschow et al. 1982, S. 56 f.)**. In den ersten Jahren nach dem Krieg wird der ÖPNV durch das alte Straßenbahnnetz abgewickelt und im Jahre 1954 lösen die O-Buslinien den gesamten Straßenbahnverkehr ab. In den 60er Jahren steigt die Stadt nach und nach auf Diesel betriebene Autobusse um, dadurch wird das alte Oberleitungssystem im Jahre 1968 vollständig demontiert **(Thiel et al. 1999, S. 12)**.

**Abb. 3.113**
Münster, Verkehrsplan1947/48

Der Generalverkehrsplan von 1969 sieht auf der Grundlage der historischen Radialstraßen den Ausbau eines Tangentensystems vor. Der erste Tangentenring wird um die Altstadt herumgeführt, der zweite Tangentenring soll den vorhandenen

**Abb. 3.115** Münster, Konzentrische Tangenten

**Abb. 3.114**
Münster, Tangentensystem

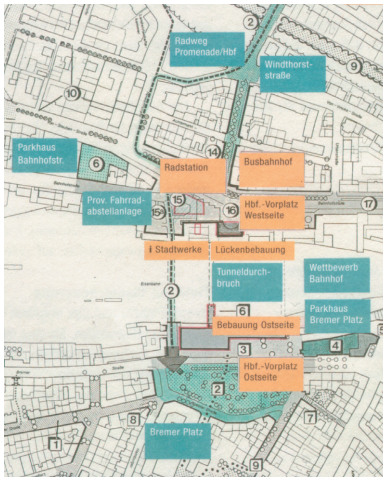



**Abb. 3.116**
Münster, Stadterneuerung

**Abb. 3.117**
Münster, Fahrradstraßen

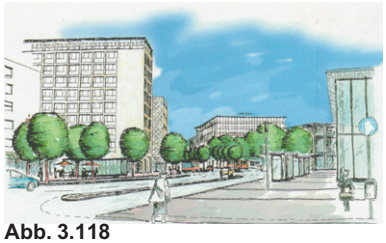


**Abb. 3.118**
Münster, Begrünungsmaßnahmen

**Abb. 3.119**
Münster, Verkehrskonzept

Kolde- und Hansaring schließen. Ein dritter Ring, bestehend aus Umgehungsstraßen, ist geplant, wird jedoch bis Ende der 90er Jahre nicht realisiert. 1974 wird der Generalverkehrsplan durch den Gesamtverkehrsplan abgelöst. Dieser Gesamtverkehrsplan zeigt das künftige Verkehrsnetz der Altstadt mit sogenannten Schlaufen, welche den Verkehr von außen an die erweiterten Fußgängerbereiche der City heranführt. Das Konzept der konzentrischen Tangentensysteme **(Abb. 3.115)** wird ebenfalls weitergeführt. Die Ziele des Flächennutzungsplanes von 1981 bilden die Vorlage für den „Gesamtverkehrsplan 86“, stärker als zuvor wird dabei die Förderung des RADV und ÖPNV sowie die Verringerung des MIV in den Vordergrund gestellt. Diese Tendenz wird auch in dem Verkehrbericht von 1993 weiter geführt (**Richard-Wiegandt 1996, S. 58)**.

Die innerstädtischen Stadterneuerungsmaßnahmen **(Abb. 3.116)** schaffen Anfang der 90er Jahre Verbesserungen des RADV- und FUGV-Netzes durch großräumige Umgestaltungen der Straßenräume. Es entstehen neue verkehrsfreie Fußgängerbereiche, Fahrradstraßen **(Abb. 3.117)** sowie umfangreiche Begrünungsmaßnahmen an den Verkehrsstraßen **(Abb. 3.118)**. Das Straßennetz Münsters orientiert sich an vielfältige Anforderungen der städtebaulichen Entwicklung nicht nur der Stadtteile **(Abb. 3.119)**. Auch die regionalen und großräumigen Verbindungen müssen in einem funktionsfähigen Verkehrskonzept sichergestellt werden. Die wichtigsten Ziele sind die Sicherstellung der regionalen Erreichbarkeit, die Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie die Erschließung und Anbindung der Neubaugebiete an das Verkehrsnetz. Der Ausbau des Umweltverbundes hat dabei höchste Priorität. Der Bahn- und Busverkehr wird in diesem Zusammenhang zu einem attraktiven, aufeinander abgestimmten System ausgebaut **(Abb. 3.120)**. Mobilstationen ermöglichen das bequeme Umsteigen vom Fahrrad oder Auto zum Bus oder zur Bahn. Zahlreiche Busspuren und -schleusen sowie der Ausbau der Haltepunkte des gesamten ÖPNV-Netzes in den Bereichen Roxel, Mecklenbeck, Danziger Freiheit, Münsterlandstation und Berg Fidel tragen zur Förderung des Umweltverbundes bei **(Hauf et al. 1999, S. 41 ff.)**.

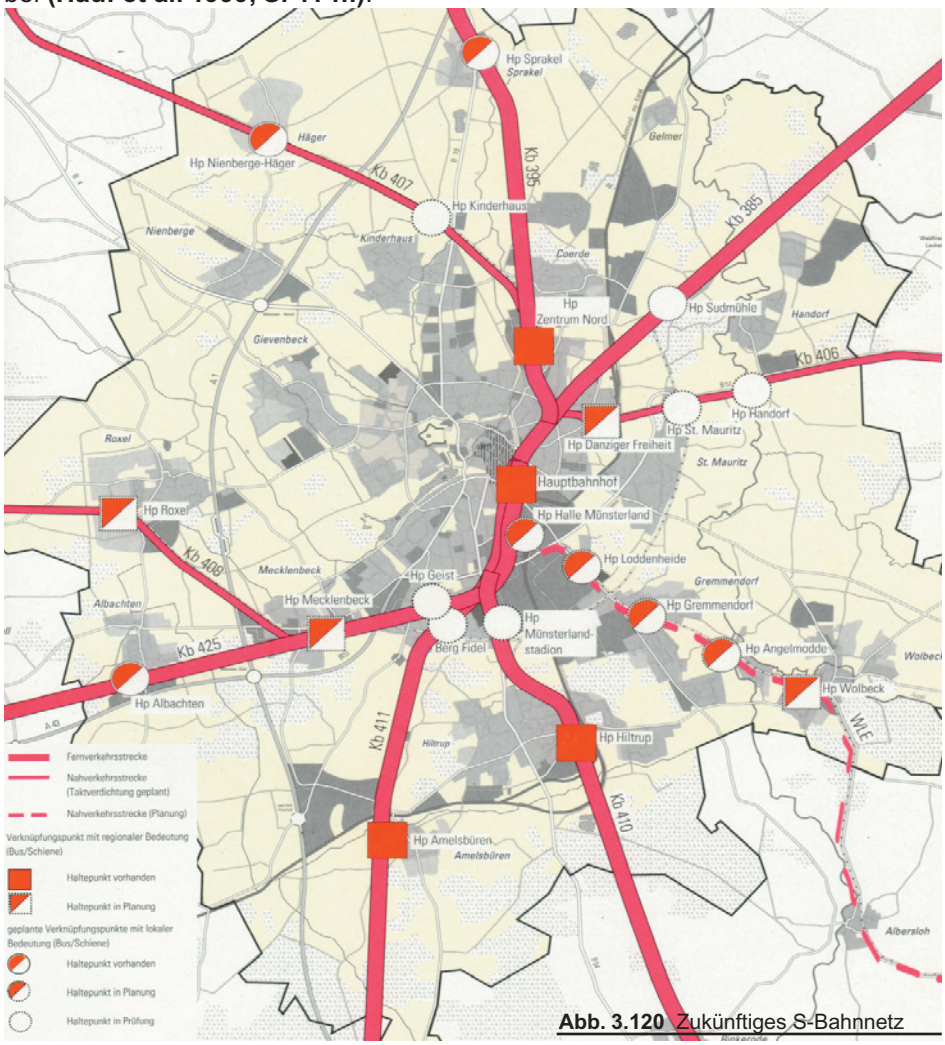



**Abb. 3.120** Zukünftiges S-Bahnnetz

In der Altstadt befinden sich an der Ringstraße an mehreren Stellen Bereiche für Fahradstellplätze **(Abb. 3.121)**, an anderen innerstädtischen Bereichen, an denen kein Stellplatz vorhanden ist, werden die Räder an Bänken oder anderem öffentlichen Mobiliar angeschlossen **(Abb. 3.122)**. Besonders betroffen ist der Bereich des Bahnhofvorplatzes. Die vorgesehenen Stellplätze für Fahrräder reichen nämlich bei weitem nicht aus. Über 4.000 Fahrräder werden täglich von den Münsteranern am Bahnhof abgestellt **(Abb. 3.123)**, um weiter mit der Bahn zur Arbeit zu fahren (Ride and Bike). Diese massive Ansammlung von Fahrrädern bringt allerhand Nachtteile mit sich. Zugestellte Eingänge und Fußgängerbereiche sowie Diebstähle und langes Suchen des Fahrrades sind an der Tagesordnung. Das ganze Bahnhofsviertel leidet unter dieser Fahrradflut, so dass Planungen für die Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes zugunsten aller alternativen Verkehrsarten von Nöten ist. Diese Probleme führen zu der Planung und Realisierung der größten Fahrradstation Deutschlands **(Abb. 3.124)**. Die Radstation verfügt über einen eigenen Eingang an der Windhorststraße. Die Benutzer der gläsernen Radstation werden im Untergeschoß mit dem Fußgängertunnel direkt zum Bahnhof geführt. Nach niederländischem Vorbild wird die Radstation zu einem Dienstleistungszentrum für Fahrräder ausgebaut, Service und Sicherheit sind garantiert. Durch den Bau der unterirdischen Radstation werden 3.000 Fahrradeinstellplätze geschaffen.

**Abb. 3.121**
Münster, Drubbel/Alter Steinweg: Fahradständer

Durch eine gestalterische und funktionale Aufwertung des Hauptbahnhofes soll das gesamte Umfeld wieder zu einem attraktiven Eingangsbereich der Innenstadt werden. Im Rahmen der Neu- und Umgestaltung des gesamten Bahnhofbereiches entstehen zwei attraktive Plätze an den Eingangsseiten des Bahnhofes. Im Westen wird der Berliner Platz und im Osten der Bremer Platz vollends umgestaltet. Am Berliner Platz soll durch das Stadtentree **(Abb. 3.125)** der Haupteingang ein neues Antlitz erhalten. Darüber hinaus ist eine Verbindung zur Altstadt für den FUGV und RADV und die Neuordnung des Haltebereiches für den ÖPNV mit einem Informationsleitsystem geplant. Auf der anderen Seite des Bahnhofbereiches bekommt der Bremer Platz eine neue Vorfahrt für den MIV und die Taxen, damit die hohe Verkehrsbelastung des Berliner Platzes gemindert wird. Mit der Neugestaltung des Bahnbereiches entsteht an der Ostseite durch eine zweite Eingangshalle ein gleichwertiger Eingang zum Bahnhof **(Thiel et al. 1999, S.16 ff.)**. **(Abb. 126)**

**Abb. 3.122**
Münster, Prinzipalmarkt/Michaelisplatz: Räder

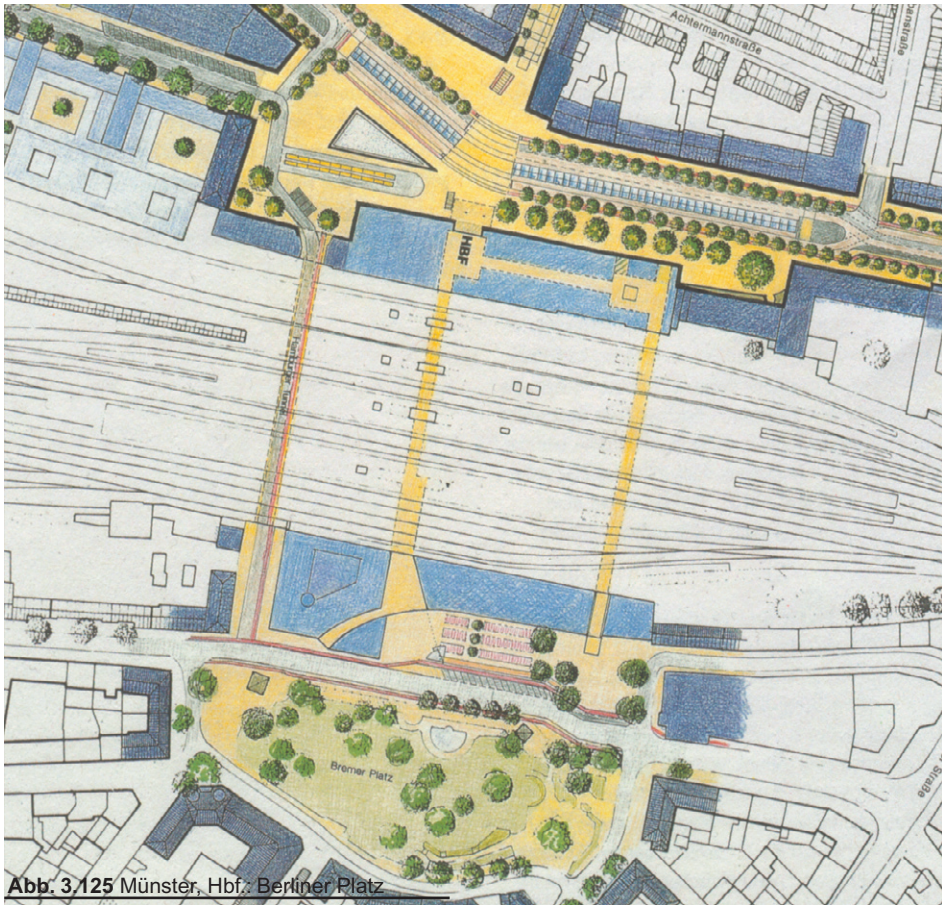



**Abb. 3.125** Münster, Hbf.: Berliner Platz

**Abb. 3.123**
Münster, Bahnhof: Fahrräder

**Abb. 3.124**
Münster, Fahrradstation

**Abb. 3.125**
Münster, Hbf.: Stadtentree (Berliner Platz)

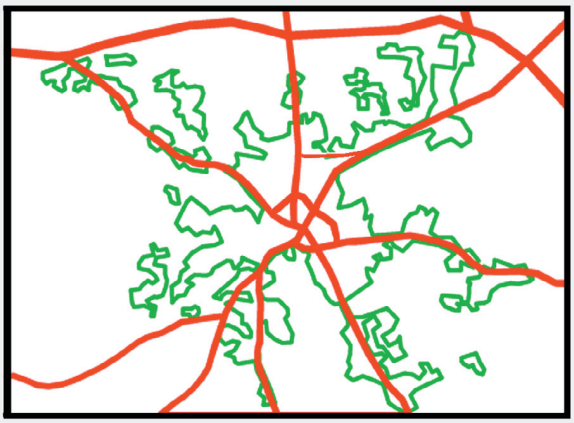
## Leipzig

MIV

## Hannover

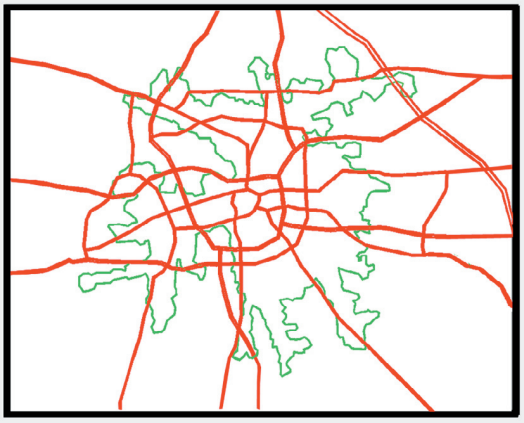
1952

1949



1952 bis 1977: Das historische radiale Straßennetz von Leipzig wird durch ein Ring-Tangentensystem erweitert. Bis Mitte der 70er Jahre wird das Verkehrsnetz im Bereich der Innenstadt weiter verdichtet. In den Randgebieten wird das Verkehrsnetz in Nord-Süd-Richtung hauptsächlich für den Kohletransport und in Ost-West-Richtung für die Erschließung der Wohnungsbaustandorte weiter ausgebaut.

1949 bis 1977: In Hannover spielt die Straßenverkehrsplanung für die Neuordnung und Gliederung der zerstörten Stadtstruktur eine besondere Rolle. Das historisch gewachsene Sternstraßensystem wird durch ein umfassendes Tangentensystem innerhalb und außerhalb des Stadtkerns ergänzt. Durch dieses neu entstandene Verkehrsnetz wird der überregionale, regionale und zum Teil städtische Verkehr am Stadtzentrum vorbei geleitet.



1977

1977

1977 bis 2000: Im Zusammenhang mit der Wiedervereinigung wird das Straßennetz weiter in die Region vergrößert, damit die neu eingegliederten Gemeinden besser erschlossen werden.

1977 bis 1999: Durch die Festsetzung der verstärkten südlichen Stadtentwicklung wird das gesamte Verkehrsnetz dorthin ausgerichtet. Mit dem Zuschlag der Expo Ausrichtung im Jahre 2000 wird die südliche Region und besonders der Bereich Kronsberg/Messe besser an das gesamte Straßenverkehrsnetz angeschlossen.

2000

1999

**Abb. 3.127**
eigenes Diagramm, MIV Leipzig und Hannover

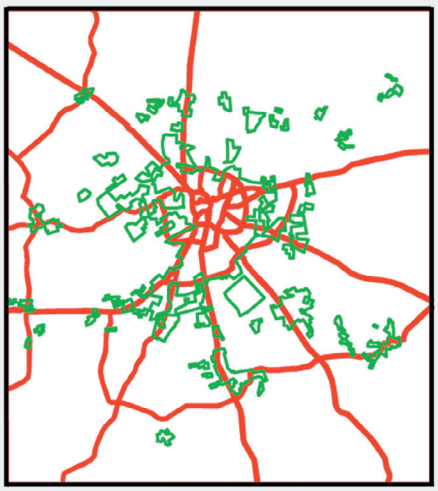
Magdeburg

MIV

Münster

1952

1952



1952 bis 1974: Das rasterartige in Nord-Süd-Richtung ausgerichtete Verkehrsnetz von Magdeburg und im innerstädtischen Bereich verdichtet sowie in die Region weiter entwickelt. Die Erschließung des östlichen Stadtgebietes erfolgt über die Jerusalembrücke und über die 1965 fertiggestellte Strombrücke.

1952 bis 1974: Das Straßennetz wird überwiegend nach der alten Straßenführung ausgebaut. Der Ring um die Altstadt wird Anfang der 70er Jahre geschlossen. Das innerstädtische Tangentensystem sowie die Fertigstellung der A1 im Jahre 1974 als regionale Verbindng ermöglicht die Umleitung des Durchgangsverkehrs heraus aus dem Stadtzentrum.

1974

1974

1974 bis 1999: Die Westtangente (Magdeburger Ring) wird in Nord-Süd-Richtung durchgänig als Stadtautobahn ausgebaut. Im Zuge der Wiedervereinigung wird das Rasternetz verstärkt in Ost-West-Richtung ausgeweitet. Durch den Bau der A14 und die Trassierung der A2 wird der überregionale Verkehr an der Stadt vorbei geführt.

1974 bis 2000: Das Straßennetz wird außerhalb des Stadtkerns weiter verdichtet, damit die „Stadtsatelliten“ besser untereinander vernetzt werden. Der geplante dritte Ring ist bis zum Jahre 2000 noch nicht realisiert worden.

1999

2000

**Abb. 3.128**

eigenes Diagramm, MIV Magdeburg und Münster

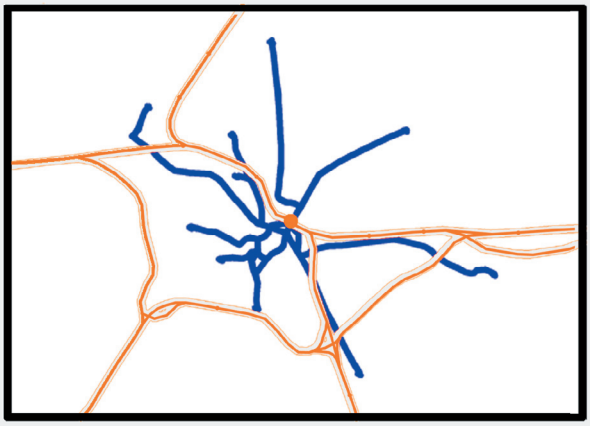
# Leipzig

ÖPNV

# Hannover

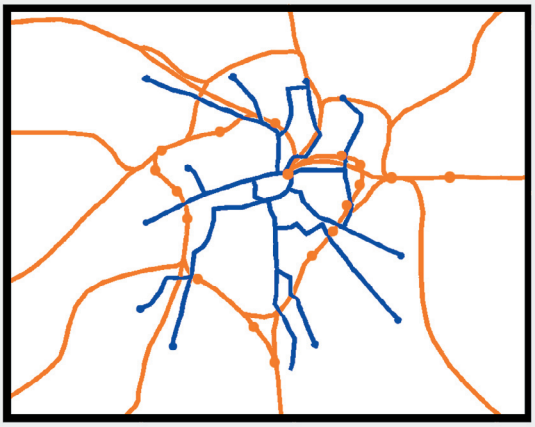
1952

1949



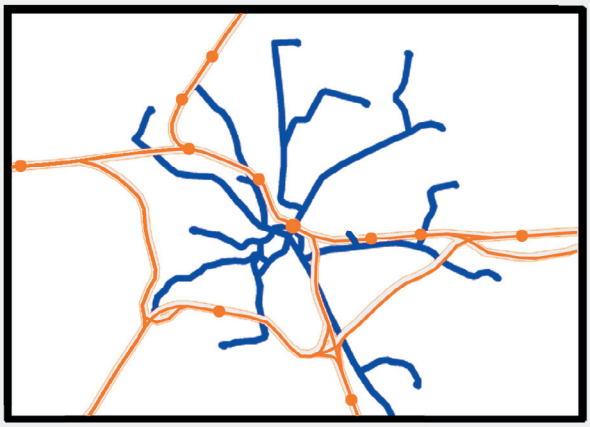
1952 bis 1977: Das historische Straßenbahnnetz von Leipzig wird schnellstens für den reibungslosen Messeverkehr wieder aufgebaut. 1970 wird das ÖPNV-Netz durch eine Art S-Bahnsystem von Vorortschnellbahnen (SV-Bahn) ergänzt. Das stark frequentierte Straßenbahnnetz wird als innerstädtisches ÖPNV-System besonders an den Endpunkten erweitert.

1949 bis 1977: In Hannover werden nach dem Krieg die alten Straßenbahnlinien wieder in Betrieb genommen und erweitert. In den 70er Jahren wird im Rahmen des Stadtumbaus ein U-Bahnnetz im Innenstadtbereich realisiert und das Straßenbahnsystem zum Stadtbahnsystem mit überwiegend eigener Trassenführung umfunktioniert.



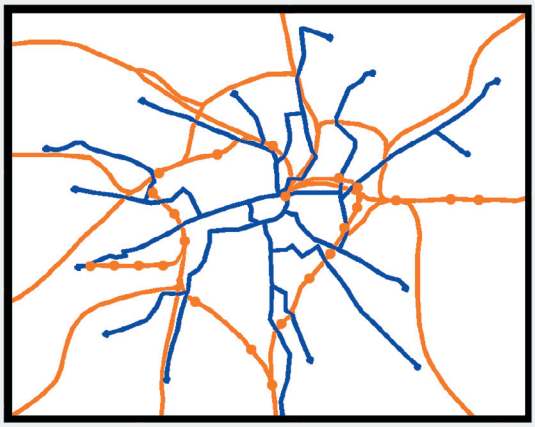
1977

1977



1977 bis 2000: Zur besseren Erschließung von Grünau wird eine SV-Bahnlinie gebaut, parallel dazu wird die Straßenbahn bis in den neuen Stadtteil hinein geführt. Weitere Straßenbahnlinien entstehen am Stadtrand. Nach der Wiedervereinigung wird das SV-Bahnnetz durch neue regionale Haltepunkte erweitert. Das weit verzweigte Straßenbahnnetz wird an seinen Endpunkten ebenfalls weiter ausgebaut.

1977 bis 1999: Bis zur Expo im Jahre 2000 werden die Stadtbahnlinien erneuert und weiter ausgebaut, eine neue Linie in Richtung Kronsberg wird errichtet. Durch den Umbau des ehemaligen Nahverkehrssystems zum weitreichenden S-Bahnnetz erhält 1999 auch der Flughafen Langenhagen einen eigenen Haltepunkt.



2000

1999

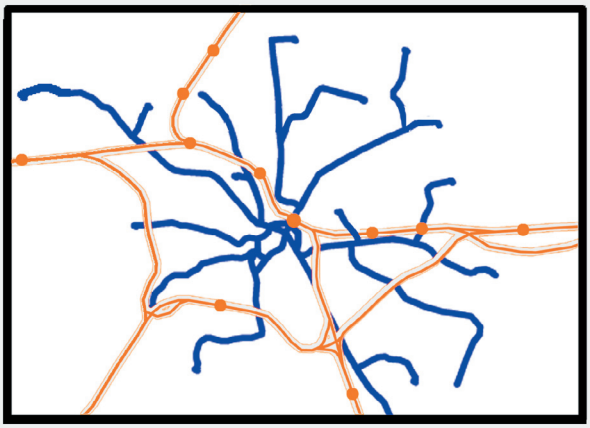


**Abb. 3.129**
eigenes Diagramm, ÖPNV Leipzig und Hannover

## Magdeburg

ÖPNV

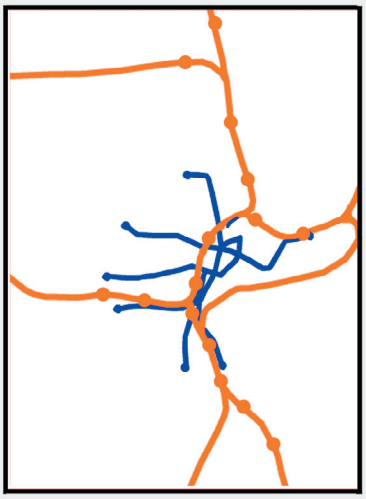
## Münster

1952

1952

1952 bis 1974: Das Straßenbahnsystem wird nach dem Krieg in den Grundzügen wieder aufgebaut, die Reichsbahn dient als zusätzliches ÖPNV-Mittel. Die Endpunkte der Straßenbahnlinien werden in Richtung der Wohnbaustandorte erweitert . Das überregionale Bahnnetz wird mit 13 Stationen 1974 zur SV-Bahn umfunktioniert.

1952 bis 1974: In Münster werden für kurze Zeit die alten Straßenbahnlinien wieder in Betrieb genommen. In den 60er Jahren wird der Straßenbahnbetrieb aber wieder eingestellt und dafür das Busliniennetz stärker ausgebaut.



1974

1974

1974 bis 1999: In den 80er und 90er Jahren wird das Straßenbahnnetz extrem erweitert, damit die Stadtränder besser an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden. Nach der Wiedervereinigung erhält die SV-Bahn zwei neue Stationen im Süden und Osten der Stadt.

1974 bis 2000: Mitte der 90er Jahre wird im Rahmen des intensiveren ÖPNV-Ausbaus zum verzweigten Busliniennetz ein neues S-Bahnsystem auf den ehemaligen Schienen des Nahverkehrs mit elf neuen Stationen hinzugefügt.

1999

2000

Abb. 3.130

### 3.3.3 Resümee und Bewertung der Verkehrsentwicklung in den untersuchten Städten

Die vorherigen Diagramme zeigten in einer Gegenüberstellung die Entwicklung des Straßennetzes, bestehend aus den wichtigsten Hauptverkehrsstraßen. Die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßen- und Stadtbahnen sowie SV- und S-Bahnen wird ohne das Busliniennetz der Städte Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster dargestellt. Diese vergleichenden Diagramme wurden mit Hilfe der folgenden Vorlagen eigenständig erarbeitet:
Stadt Leipzig: „Generalbebauungsplan und Generalverkehrsplan“ Leipzig 1970; Saitz, Hermann: „Stadt und Verkehr“, Berlin 1979; Kabus, Fritz et al.: „Technikgeschichte des Straßenwesens der DDR“, Berlin 1998; Gormsen, Niels: „Leipzig: Den Wandel zeigen“, Leipzig 2000 / Landeshauptstadt Hannover: Durth, Werner et al.: „Träume in Trümmern, Band II: Städte“, Braunschweig 1988; Weber, Frank: „20 Jahre Großraum-Verkehr Hannover“, Hannover 1990; „Städtebauliches Rahmenkonzept“, Heft 19, Hannover 1995; Nedden zur, Felix: „Hannover im Wandel“, Hamburg 1998; Braum, Michael et al.: „Städtebau in Hannover“, Berlin 2000 / Bezirk Magdeburg: „Generalverkehrsplan der Stadt Magdeburg“, Magdeburg 1974; Landeshauptstadt Magdeburg: „Verkehrliches Leitbild“, Magdeburg 1993; Magdeburg 1994; Landeshauptstadt Magdeburg: „Strukturplan“, Magdeburg 1993; Landeshauptstadt Magdeburg: „ÖPNV-Konzept“ 1994; Reuter, Iris et al.: „Städtebau in Magdeburg 1945-1990“, Magdeburg 1998; Stadtpläne von 1952, 1960, 1974, 1980 und 2000 / Stadt Münster: Richard-Wiegandt, Ursula: „Das neue Münster...“, Münster 1996; Döhne, H. et al.: „Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung“, Münster 1997; Flächennutzungsplan der Stadt Münster von 1999.

*Welche Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV) sowie Verkehrsprinzipien (Verkehrsdämpfung, Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen, Radwegenetz, ruhender Verkehr) werden in den ost- und westdeutschen Städten vorrangig ausgebaut?*

Der Aufbau des ÖPNV-Netzes und des Straßenverkehrssystems hat in Leipzig und Hannover höchste Priorität, wobei in Leipzig die Verkehrsplanung in Richtung des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs gelenkt wird. Dagegen wird in Hannover für die Gliederung und Auflockerung der Stadtstruktur das Straßenverkehrsnetz neu systematisiert. Anfang der 70er Jahre wird durch den Anstieg des Motorisierungsgrades in Leipzig und Hannover das Straßennetz intensiv erweitert. Darüber hinaus wird das ÖPNV-Netz das SV-Bahnsystem in Leipzig und das ober- und unterirdische Stadtbahnnetz in Hannover qualitativ und quantitativ ausgebaut. In beiden Großstädten wird versucht ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen dem MIV- und ÖPNV-Angebot zu schaffen. Mitte der 70er Jahre wird ebenfalls fast gleichzeitig am Rande des Stadtzentrums von Leipzig und Hannover eine kilometerlange Fußgängerzonenanordnung aufgebaut. In Hannover geschieht dies im Rahmen des unterirdischen Ausbaus der Stadtbahn, in Leipzig werden dagegen die historischen Passagen mit den neuen Fußgängerzonen und Plätzen verbunden sowie weiter als fußgängerfreundliches System ausgebaut. In diesen Jahren entstehen zusätzlich in Hannover verkehrsberuhigte und verkehrsgedämpfte Straßenbereiche in den innerstädtischen Wohnquartieren. In Leipzig werden indessen im Stadtzentrum im Zusammenhang mit der ansteigenden Motorisierung und des gut besuchten innerstädtischen Messequartiers großflächig ebenerdig Parkplätze für den ruhenden Verkehr geschaffen.

In den mittleren Großstädten Magdeburg und Münster ist der Ausbau des ÖPNV- und MIV-Netzes anders verlaufen. Magdeburg verfügt für seine Stadt- und Einwohnergröße über ein quantitativ und qualitativ hochwertiges ÖPNV-Netz mit SV-Bahn, Straßenbahn sowie Buslinienverkehr. In Münster wird der Straßenbahnverkehr Anfang der 60er Jahre wieder eingestellt und das Busnetz ist das einzige Verkehrsmittelangebot. Dafür hat der RADV in Münster im Gegensatz zu Magdeburg auch innerhalb des Freizeitverkehrs einen sehr hohen Nutzungsgrad. Aus diesem Grund werden seit den 70er Jahren die Radwege stärker untereinander vernetzt und sicherer gestaltet. Parallel entstehen Ende der 70er Jahre in beiden Städten umfangreiche Fußgängerzonen im Zentrum, wobei in Magdeburg die großflächigen öffentlichen Plätze durch kilometerlange Fußgängersysteme miteinander verbunden werden. In Münster werden im Rahmen der innerstädtischen Sanierungsmaßnahmen in den 80er Jahren verstärkt verkehrsberuhigte und verkehrsgedämpfte Zonen eingerichtet.

Insgesamt ist festzustellen, dass der verkehrliche Ausbau der MIV-, ÖPNV-, RADV- und FUGV-Netze nahezu analog in den untersuchten ost- und westdeutschen Städten verläuft. Der Unterschied liegt jedoch in der umfangreichen Verkehrsberuhigung in den westdeutschen Wohnquartieren. Dies tritt in der ostdeutschen Verkehrsplanungspraxis erst viel später in Erscheinung.

Ein weiterer wichtiger Faktor für die verkehrliche Entwicklung der vier zu untersuchenden Städte ist die Verteilung des Modal Splits. In der nachfolgenden Tabelle wird diese Verteilung in den Jahren kurz vor und nach der Wiedervereinigung verdeutlicht.

| Stadt (Jahr) | MIV | ÖPNV | RADV | FUGV | Quelle |
|---|---|---|---|---|---|
| **Leipzig** (1982) | 20% | 32% | 6% | 42% | * |
| (1994) | 36% | 21% | 6% | 37% | * |
| **Hannover** (1981) | 31% | 21% | 15% | 33% | ** |
| **Magdeburg** (1991) | 45% | 22% | 15% | 18% | *** |
| Magdeburg (1982) | 24% | 30% | 10% | 36% | **** |
| **Münster** (1991) | 39% | 22% | 7% | 32% | ***** |
| Münster (1982) | 39% | 7% | 30% | 24% | ****** |
| (1994) | 37% | 10% | 32% | 21% | ******* |

*Amt für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig, 1999
**Sattler, Hans et.al: „Gemeinde-Verkehr-Finanzierung für Busse und Bahnen“, Köln 1981, S.27
***Internet: www.eave.de/winvwd/88.htm
****L.H. Magdeburg „Radverkehrskonzept“, Nr. 9/1995, S.29
*****L.H. Magdeburg „Verkehrliches Leitbild“, Nr. 2/1993, S. 22
******Stadtplanungsamt Münster „ÖPNV-Förderprogramm Münster 1991“, Abt. Verkehrsplanung
******* Gatzweiler, Hans-Peter et.al: „Städte der Zukunft...“ Bonn 1999, S. 53

Die Umkehrung der Benutzung der Verkehrsarten MIV und ÖPNV wird besonders deutlich in der Entwicklung des Modal Splits von Leipzig. Vor der Wiedervereinigung war das Verhältnis von MIV zu ÖPNV ca. 20% zu 30%. Nach der Wiedervereinigung hat es sich 1994 umgedreht, das heißt von 30% zu 20%. In Hannover betrug der Anteil des MIV schon rund 30% und stieg bis 1991 noch auf 45% an. Die Anzahl des RADV am gesamten Verkehrsartenanteil hat sich in Leipzig und Hannover nicht verändert. Der RADV-Anteil ist in Hannover aber mehr als doppelt so hoch wie in Leipzig. Dies liegt an dem qualitativen und quantitativen Ausbau des Radwegenetzes Ende der 70er Jahre in Hannover. In Leipzig wird seit Mitte der 90er Jahre ein weitreichendes und gut verzweigtes Radnetz geschaffen, welches die Verteilung des Modal Splits in den nachfolgenden Jahren beeinflussen wird. Der FUGV ist in Leipzig selbst nach der Wiedervereinigung noch doppelt so hoch wie in Hannover. Trotz der weitreichenden Fußgängerzonen im Stadtzentrum beider Städte nimmt der FUGV konstant ab. Diese Entwicklung kann nur durch eine verstärkte Mischung der Funktionen innerhalb der Stadtquartiere (Konzept der kurzen Wege) aufgehalten werden.

Der Modal Split von Magdeburg aus dem Jahre 1987 entspricht noch am ehesten der Idealverteilung von 20% (MIV), 20% (ÖPNV), 20% (RADV) und 40% (FUGV). Nach der Wiedervereinigung ist ein extremer Anstieg des MIV mit fast 40% zu verzeichnen, dementsprechend nehmen die alternativen Verkehrsarten ab. In diesem Fall wird deutlich, dass die höchste Priorität der Verkehrsentwicklung im qualitativen und quantitativen Ausbau des Umweltverbundes liegen muss. Das historisch gewachsene und für Magdeburg besonders prägende Radwegenetz wird Anfang der 90er Jahre erneuert und verdichtet. Damit ist die Erhöhung des RADV-Anteils am gesamten Verkehr in naher Zukunft wieder möglich. In Münster ist der Bereich des RADV ebenfalls stadtbildprägend. Dies zeigt sich auch in der Verteilung des Modal Splits im Jahre 1994. Jeweils ein Drittel des Gesamtverkehrs der Stadt besteht aus MIV und RADV. Das letzte Drittel teilen sich die Verkehrsarten ÖPNV und FUGV. Im Bereich des MIV ist ein kleiner Trend in Richtung Abnahme des Verkehrs zu verzeichnen. Diese Entwicklung kann durch das neu entstandene S-Bahnnetz sowie die einzelnen Mobilstationen für die alternativen Konzepte des Park and Ride und Bike and Ride unterstützt werden. Insgesamt ist für Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster in erster Linie der MIV-Anteil auf weit über 30% zu reduzieren und der Umweltverbund zu fördern.

## 3.4 Verdeutlichung der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen an Hand von ausgewählten Siedlungen innerhalb der Städte Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster

Für die Siedlungsuntersuchung werden jeweils aus den vier Städten Siedlungen der 50er und 60er Jahre (Nachkriegssiedlungen), der 70er und 80er Jahre (Großsiedlungen) sowie ab 1990 autofreie bzw. autoarme Siedlungen für die Analyse herangezogen.

Diese ausgewählten Siedlungen entstehen fortwährend im Zusammenhang mit den ausschlaggebenden Rechtsnormen, bzw. Leitbildern und Gesetzen, innerhalb der jeweiligen Zeitabschnitte. Die Nachkriegssiedlungen entstehen sowohl in Ostdeutschland als auch in Westdeutschland nach dem Vorbild einer gegliederten und aufgelockerten Bebauungsstruktur. Der rechtliche Rahmen ist gegeben durch die Aufbaugesetze aus dem Jahre 1950 beider deutscher Staaten. Darüber hinaus prägen die 16 Grundsätze des Städtebaus (1950) in der DDR und das zweite Wohnungsbaugesetz von 1956 in der BRD die Siedlungsplanung der Nachkriegszeit. Die in den 70er und 80er Jahren überwiegend am Rande der Stadt entstandenen Großsiedlungen bzw. Großwohnsiedlungen werden nach dem Ideal der Verdichtung realisiert. In Westdeutschland wird 1971 das Städtebauförderungsgesetz die rechtliche Grundlage für das Leitbild „Urbanität durch Dichte“. Die Großwohnsiedlungen in Ostdeutschland basieren auf dem ebenfalls 1971 beschlossenen Wohnungsbauprogramm. Nach der Wiedervereinigung 1990 orientieren sich in den neuen und alten Bundesländern die geplanten Siedlungen an den Modellen des ökologischen und flächensparenden Bauens sowie an den Vorbildern des autofreien bzw. autoreduzierten Siedlungsbaus.

Die Siedlungen werden wie zuvor die Städte für die Städteanalyse nach vergleichbaren Kriterien ausgewählt. Die Richtwerte sind:

- Lage in der Stadt, Nähe zum Stadtzentrum;
- Siedlungsfläche;
- Einwohnerzahl (Planung und Realisierung);
- Entstehung (Planungsphase und Baubeginn).

In Leipzig werden die Siedlungen Dunckerviertel (Neu Lindenau), Leipzig-Grünau und Siedlung Friedhofstraße (Eutritzsch); in Hannover der Constructa-Block (Südstadt), Mühlenberg und Große Heide (Bothfeld); in Magdeburg die Siedlung Schilfbreite (Hopfengarten), Neu Olvenstedt und Siedlung Garnision Cracau (Prester) sowie in Münster die Pötterhoek Siedlung (Mauritz), Brüningheide (Kinderhaus) und Gartensiedlung Weißenburg (Geist) zur Untersuchung herangezogen.

Abb. 3.131

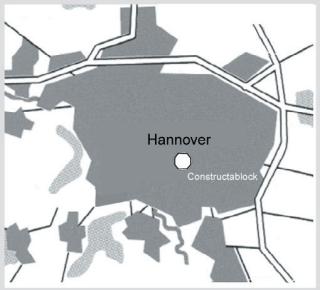
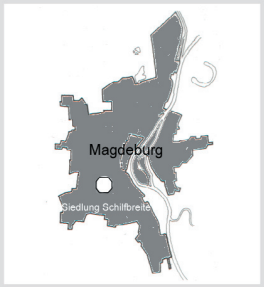
| Nachkriegssiedlungen | Leipzig-Dunckerviertel | Hannover-Constructablock | Magdeburg-Schilfbreite | Münster-Pötterhoek |
|---|---|---|---|---|
| Allgemeine Daten:<br><br>Lage in der Stadt | |  |  | |
| | 4.9 km westlich<br>vom Stadtkern | 1.8 km südlich<br>vom Stadtkern | 4.2 km südlich<br>vom Stadtkern | 1.9 km nordöstlich<br>vom Stadtkern |
| Planung / Baubeginn | 1953-56 / 1954<br>Dr.-Hermann-Duncker-Str.<br>Stadtteil: Neu Lindenau | 1950-52 / 1951<br>Krausenstraße<br>Stadtteil: Südstadt | 1950-53 / 1951<br>Schilfbreite<br>Stadtteil: Hopfengarten | 1955-64 / 1959<br>Pötterhoek<br>Stadtteil: Mauritz |
| | | | | |
| Fläche<br>Wohneinheiten | 6.9 ha<br>realisiert 1068 | 4.5 ha<br>realisiert 262 | 6.2 ha<br>realisiert 100 | 4.4 ha<br>realisiert 150 |

**Abb. 3.132**
Leipzig Innenhofbereich: Fassadengestaltung

**Abb. 3.133**
Ruhender Verkehr: Dr.-H.-Duncker-Straße

**Abb. 3.134**
Saalfelder Straße: RADV

**Abb. 3.136**
Gebäudeformation und Grünraum: Constructa-Block

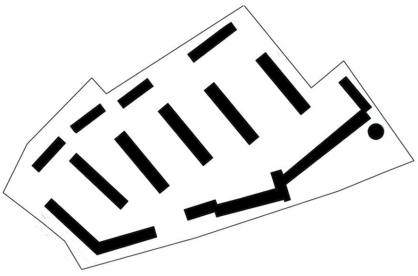
### 3.4.1 Darstellung der Siedlungsstruktur, der städtebaulichen Funktionen sowie der Verkehrsnetze der ausgewählten Nachkriegssiedlungen (1950-65): Leipzig Siedlung Dunckerviertel, Hannover Constructa-Block, Magdeburg Siedlung Schilfbreite und Münster Pötterhoek Siedlung **(Abb. 3.131)**

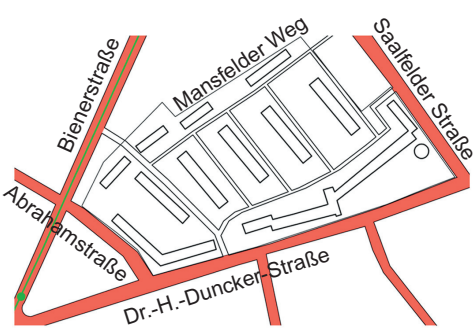
#### 3.4.1.1 Darstellung der Siedlungsstruktur und der Verkehrsnetze (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV)

Leipzig: Siedlung Dunckerviertel im Stadtteil Neu Lindenau
Das Wohngebiet in der Dr.-H.-Duncker-Straße wird zwischen 1953 und 1956 in traditioneller Bauweise geplant und mit Hilfe des Großblockbauverfahrens realisiert **(Abb. 3.132)**. Die Siedlung, 4.9 km südlich des Stadtzentrums, erstreckt sich über eine Fläche von ca. 10 ha und ist mit insgesamt 1068 Wohnungen für 2500 Einwohner entwickelt. Im Zusammenhang mit der Gebäudeanordnung nach dem Ideal der Gliederung und Auflockerung entstehen überwiegend Zeilenbauten mit umfassenden Grünbereichen. Die Geschosshöhen variieren innerhalb der Siedlung zwischen vier und sechs Etagen **(Siegel et al. 2000, S. 195 ff.)**.

Die verkehrliche Erschließung der Siedlung erfolgt für den MIV im Süden über die Dr.-H.-Duncker-Straße, im Osten über die Saalfelder Straße sowie im Westen über die Abrahamstraße. In diesen Bereichen befinden sich ebenfalls die Flächen des ruhenden Verkehrs, entlang der Straßenführungen angeordnet **(Abb. 3.133)**. Mit dem ÖPNV ist die Siedlung an das Stadtzentrum durch eine Buslinie (Bienerstraße) und in 900 m Entfernung durch die Straßenbahn angeschlossen. Der Mansfelder Weg im nördlichen Bereich der Siedlung wird ausschließlich vom Fußgänger- und Radfahrverkehr benutzt. Darüber hinaus ist der gesamte Innenhofbereich überwiegend für den FUGV und RADV erschlossen, wobei die Erschließungswege direkt vor den Wohnzeilen dem FUGV vorbehalten sind. **(Abb. 3.134, Abb. 3.135)**

**Abb. 3.135** Leipzig: Siedlung / Mischung





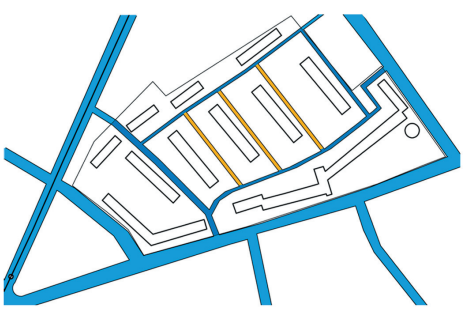
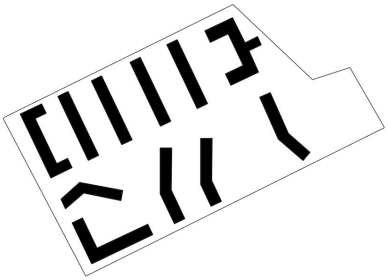
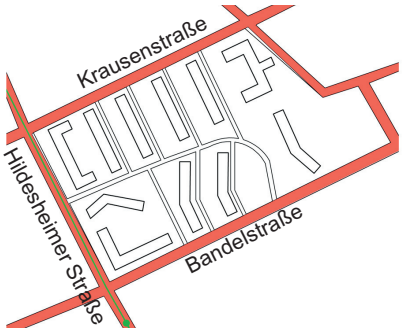
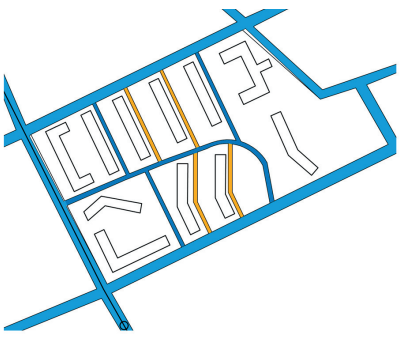



**Abb. 3.139** Hannover: Siedlung / Mischung





Hannover: Siedlung Constructa-Block im Stadtteil Südstadt
Im Zusammenhang mit der Bauausstellung Constructa im Jahre 1951 entsteht in der Krausenstraße von 1950 bis 1952 ein neues Wohnviertel in gegliederter und aufgelockerter Bauweise. Anstelle des zerstörten Gründerzeitblocks wird ein großzügig durchgrüntes Areal (4.5 ha) mit zweigeschossigen Reihenhäusern, fünfgeschossigen Mehrfamilienhäusern und einem neungeschossigen Laubenganghaus in Zeilenbauweise realisiert **(Abb. 3.136)**. Die realisierten 262 Wohneinheiten bieten Platz für ca. 670 Einwohner. Im Bereich der Hildesheimer Straße sind in eingeschossigen Pavillons die Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf untergebracht **(Mlynek et al. 1992, S. 698 ff.)**.

Das Rückgrat der Anlage bildet die Grünverbindung inmitten der Wohnzeilen zwischen der Hildesheimer Straße und der Bandelstraße. Diese Grünverbindung ist ausschließlich dem FUGV und RADV vorbehalten. Die davon abzweigenden Wohnwege werden vorrangig für den Fußgänger vom Fahrradverkehr freigehalten **(Abb. 3.137)**. Der MIV wird um die Siedlung herumgeführt, die Flächen für den ruhenden Verkehr sind an den Haupt- und Nebenverkehrsstraßen längs und quer zur Fahrbahn vorgesehen **(Abb. 138)**. Das Wohnquartier wird direkt mit dem ÖPNV durch Buslinien und die Straßenbahn erschlossen. **(Abb. 3.139)**

Magdeburg: Siedlung Schilfbreite im Stadtteil Hopfengarten
Im Auftrag einer Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaft wird 4.2 km südlich vom Stadtkern die Siedlung Schilfbreite von 1950 bis 1953 geplant und realisiert. Die gesamte Gliederung der Wohnanlage für ca. 250 Einwohner wird nach dem Vorbild der Auflockerung durchgeführt. Die dreigeschossigen Gebäudezeilen sind in traditioneller Bauweise gehalten und nehmen dementsprechend in der Baustruktur **(Abb. 3.140)** sowie in der Gestaltung der Straßen- und Grünräume Bezug auf die Umgebung des Stadtteils **(Reuther et al. 1998 (Teil II), S. 54)**.

**Abb. 3.137**
Grünverbindung

**Abb. 3.138**
Ruhender Verkehr: Hildesheimer Straße

**Abb. 3.140**
Schilfbreite: Gebäudestruktur

**Abb. 3.141**
Ruhender Verkehr: Klostergraben

**Abb. 3.142**
Schilfbreite: Grünverbindung

**Abb. 3.143** Magdeburg: Siedlung / Mischung

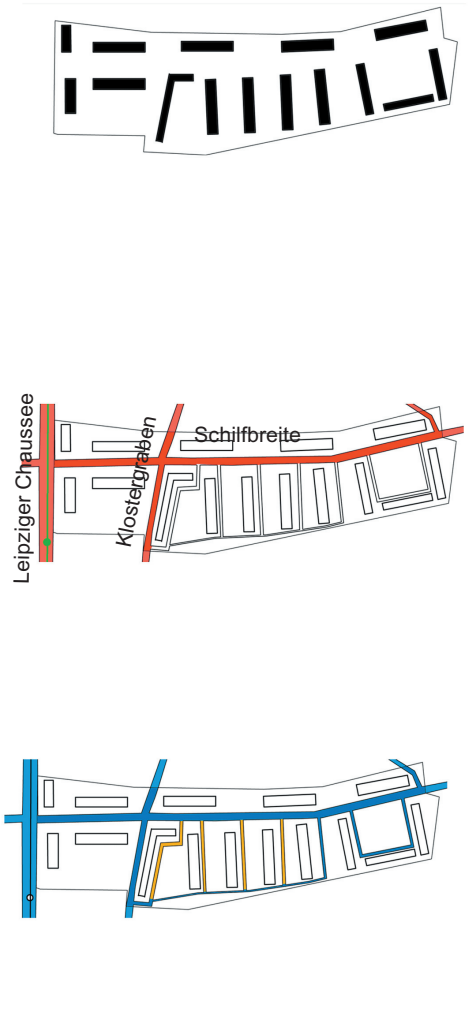
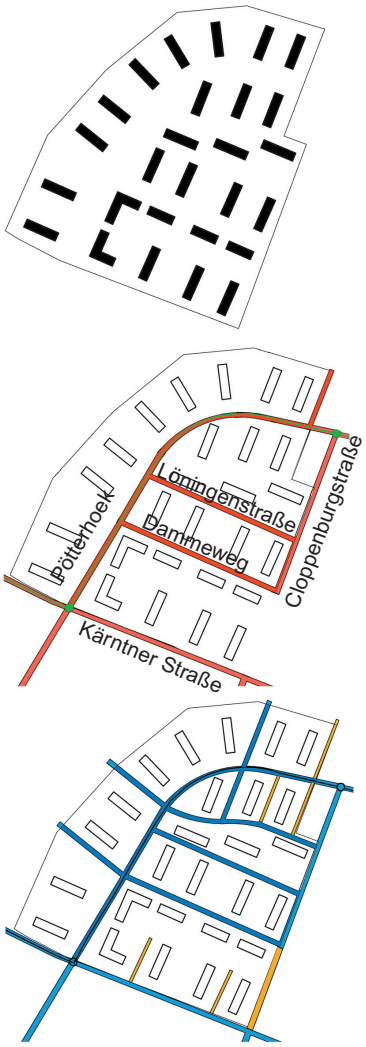



**Abb. 3.147** Münster: Siedlung / Mischung




Legende:
Gebäudestruktur (schwarz)
MIV (dunkelgrau)
RADV mit FUGV (hellgrau)

**Abb. 3.144**
Pötterhoek: Bauweise

**Abb. 3.145**
Rad- und Fußgängerweg Cloppenburgstraße

**Abb. 3.146**
Pötterhoek: Parken in Garagen

**Abb. 3.149**
Innenbereich Dunckerviertel: ruhender Verkehr

**Abb. 3.150**
Innenbereich Schilfbreite: ruhender Verkehr

Die Erschließung mit durch den MIV erfolgt über den Klostergraben sowie über die Schilfbreite. An diesen Verkehrsstraßen befinden sind die Parkmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr. Darüber hinaus sind vom Klostergraben abgehend Parkflächen in Garagenbereichen vorgesehen **(Abb. 3.141)**. Die Haltepunkte des ÖPNV (Straßenbahn und Bus) liegen in 300m bis 400 m Entfernung an der Leipziger Chaussee. Südlich der Zeilenbebauung befindet sich eine Grünverbindung für den FUGV und RADV **(Abb. 3.142)**. Die Erschließungswege der Wohngebäude sind ausschließlich für den FUGV freigehalten. **(Abb. 3.143)**

Münster: Pötterhoek Siedlung im Stadtteil Münster
Die Pötterhoek Siedlung befindet sich 1.9 km nordöstlich des Stadtzentrums. Der Wohnungsverein Münster plant und baut von 1959 bis 1964 rund 150 Wohnungen für 375 Einwohner. Die Siedlung ist im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus entstanden und prägt die Umgebung durch ihre zwei- bis dreigeschossige Bauweise mit Satteldächern, verblendeten Fassaden sowie großen Fensterbereichen und Balkonen **(Abb. 3.144)**.

Das gesamte Gebiet der Siedlung wird durch den MIV über die Nebenstraßen Pötterhoek, Löningenstraße sowie Dammeweg erschlossen. Der südliche Bereich der Cloppenburgstraße ist als Rad- und Fußgängerweg vom gesamten MIV abgehängt **(Abb. 3.145)**. Der ruhende Verkehr wird an den Verkehrsstraßen und in Garagen direkt vor den Häuserzeilen untergebracht **(Abb. 3.146)**. An der Hauptverkehrsstraße (Kärntner Straße) befindet sich in 300 m Entfernung die Bushaltestelle, eine weitere Haltestelle befindet sich ebenfalls in 300 m Reichweite zur Siedlung am Ende der Nebenstraße Pötterhoek. **(Abb. 3.147)**

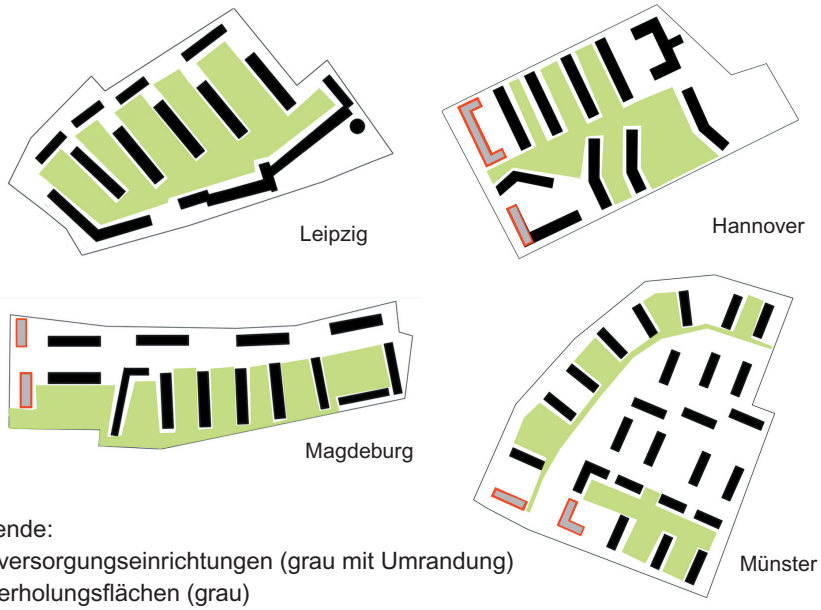
### 3.4.1.2 Bewertung: Funktionsmischung und Verkehrsartennutzung

Die folgenden Diagramme zeigen die Durchmischung der Wohnsiedlungen mit der Funktion Arbeiten (Dienstleistungseinrichtungen) und Erholen (Naherholung). Die Nachkriegssiedlungen entstehen in der Zeit des Wiederaufbaus Deutschlands und unter dem Ideal der Gliederung, Auflockerung sowie der Funktionstrennung. Dadurch werden die Siedlungen in Leipzig, Magdeburg und Münster als reine Wohnsiedlung realisiert und nur das Quartier in Hannover mit Dienstleistungsbereichen, überwiegend Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs, durchmischt.

Das Dunckerviertel wird geprägt durch die Wohnfunktion, der Bereich der Dienstleistungseinrichtungen für den täglichen und wöchentlichen Bedarf wird überwiegend an der Bienerstraße in 500 m bis 1000 m Entfernung abgedeckt. Der Constructa-Block wird innerhalb des Quartiers durchmischt mit Einkaufsmöglichkeiten in 100 m bis 300 m Reichweite an der Hildesheimer Straße Ecke Krausenstraße. Weitere Dienstleistungseinrichtungen und Versorgungsbereiche für den täglichen, wöchentlichen und monatlichen Bedarf befinden sich an der Hildesheimer Straße in 300 m bis 1000 m Entfernung sowie das Stadtzentrum in 1800 m Entfernung. Die Funktion der Erholung wird innerhalb der beiden Siedlungen durch große öffentliche Grünbereiche abgedeckt.

In den Siedlungen Schilfbreite und Pötterhoek findet keine Durchmischung innerhalb der Wohnquartiere mit Dienstleistungseinrichtungen statt. In der Wohnsiedlung Schilfbreite befinden sich die nächsten Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf an der Leipziger Chaussee in 300 m bis 1000 m Entfernung. Die Pötterhoeksiedlung hat an der Hauptstraße der Kärntner Straße in 500 m bis 1000 m Entfernung die Einkaufsbereiche für den täglichen Bedarf. Die geringe Entfernung zum Stadtzentrum (1900 m) ermöglicht eine umfassende Versorgung mit den Einrichtungen für den wöchentlichen und monatlichen Bedarf.

Eine Durchmischung der Wohnquartiere mit der Funktion Erholung ist in Magdeburg durch den öffentlichen Grünraum im rückwärtigen Bereich der Siedlung Schilfbreite gewährleistet. Dagegen ist in der Pötterhoeksiedlung der vorhandene Grünbereich als Gärten überwiegend der privaten Nutzung




Legende:
Nahversorgungseinrichtungen (grau mit Umrandung)
Naherholungsflächen (grau)

**Abb. 3.148** Versorgung, Erholung

vorbehalten. **(Abb. 3.148)** Schwarzpläne mit rot (Einrichtungen) und grün (Erholung)

Die verkehrliche Erschließung der einzelnen Nachkriegssiedlungen durch den ÖPNV und MIV ist überwiegend gleich. Der Weg zum ÖPNV, in Leipzig und Münster der Busverkehr sowie in Hannover und Magdeburg die Straßenbahn sowie der Bus, liegt überwiegend innerhalb der 300 m Zone. Diese 300 m Zone garantiert eine optimale Erschließungsweglänge von der Haustür zur Haltestelle des ÖPNV. Der ruhende Verkehr liegt in Leipzig, Hannover und Magdeburg am äußern Rand der Wohnsiedlung, dagegen in Münster direkt an den Erschließungsstraßen vor den Gebäudezeilen.

Damit die beiden Verkehrsarten ÖPNV und MIV gleichberechtigt sind, müssen die Wege von der Haustür zur Haltestelle sowie zum Parkplatz gleich weit sein. Dies ist in den Nachkriegssiedlungen in den Jahren 1950 bis 1960 zum größten Teil gewährleistet. Da nach der Wiedervereinigung aber die Siedlungsinnenbereiche von Leipzig und Magdeburg für den ruhenden Verkehr freigegeben werden **(Abb. 3.149, 3.150)**, ist das frühere Verhältnis der Wegelänge zum ÖPNV und MIV nicht mehr ausgeglichen. Darüber hinaus werden die Flächen für die Naherholungsbereiche sowie für den FUGV und RADV innerhalb der Siedlungen stark eingeschränkt **(Abb. 3.151, 3.152)**. Für die Siedlungen in Hannover und Münster werden die Planungen für den Bereich des ruhenden Verkehrs wie schon in den 50er und 60er Jahren beibehalten. In Hannover befinden sich die Parkplätze immer noch an den Straßen außerhalb der Siedlung und in Münster werden im Zusammenhang mit den Sanierungsmaßnahmen an den Gebäuden die Parkflächen an den Gebäudezeilen erneuert **(Abb. 3.153, 3.154)**. Die Radwege innerhalb der Nachkriegssiedlungen sind insgesamt gut an das städtische Radwegenetz angeschlossen. Damit ist der Bereich des RADV attraktiver gestaltet als die Fußwegeverbindungen innerhalb und außerhalb der ostdeutschen Nachkriegssiedlungen. (**Abb. 3.155** Pläne mit Radius 300 m (ÖPNV) und P (MIV))

**Abb. 3.151**
Dunckerviertel:Einschränkung Naherholung

**Abb. 3.152**
Schilfbreite: Einschränkung Naherholung

**Abb. 3.153**
Constructa-Block: Parkplätze außerhalb Siedlung

**Abb. 3.154**
Pötterhoek: Sanierungsmaßnahmen

**Abb. 3.155** Ruhender Verkehr, ÖPNV

Legende:
300-Meter-Radius (grau)
Parkplatzflächen (P)

Abb. 3.156

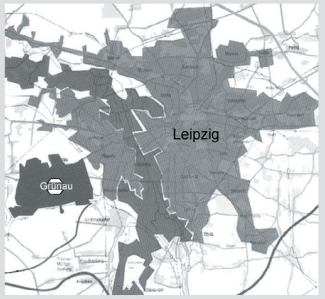
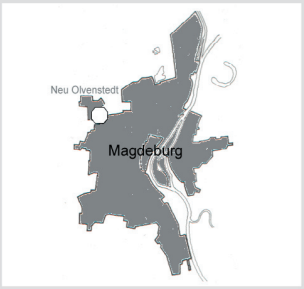
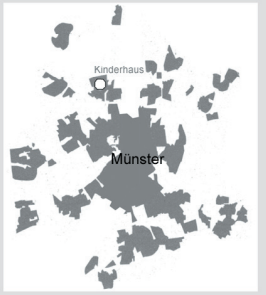
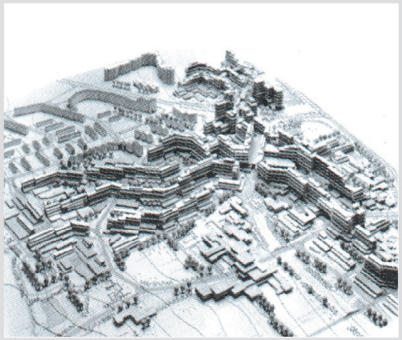
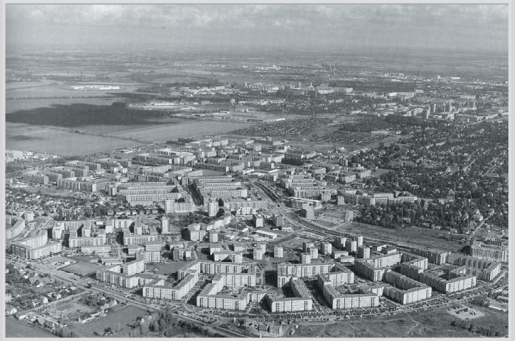
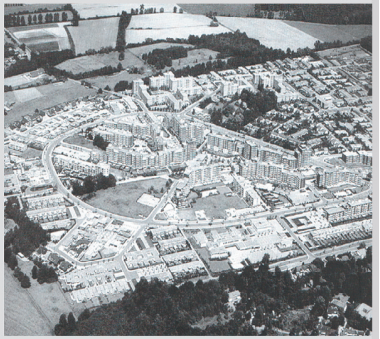
| Großwohnsiedlung | Leipzig-Grünau | Hannover-Mühlenberg | Magdeburg-Neu Olvenstedt | Münster-Kinderhaus |
|---|---|---|---|---|
| Allgemeine Daten:<br><br>Lage in der Stadt |  | |  |  |
| | 6.0 km westlich<br>vom Stadtkern | 5.0 km südwestlich<br>vom Stadtkern | 4.5 km nordwestlich<br>vom Stadtkern | 5.5 km nördlich<br>vom Stadtkern |
| Planung / Baubeginn<br>Bauabschnitte | 1974-86 / 1977<br>8 Bauabschnitte<br>Untersuchung 1-4 (1977-79) | 1961-85 / 1965<br>3 Bauabschnitte | 1975-83 / 1980<br>5 Bauabschnitte | 1970-78 / 1974<br>4 Bauabschnitte<br>Endausbau bis 1985 |
| | |  |  |  |
| Fläche<br>Einwohnerzahl | 1000 ha<br>92.000, realisiert 87.000<br>1976-79: 16.000, 1979-81: 36.000 | 250 ha<br>12.000, realisiert 10.000 | 145 ha<br>40.000, realisiert 28.000 | 75 ha<br>35.000, realisiert 16.000 |

**Abb. 3.157**
Leipzig-Grünau: Wohngruppen

**Abb. 3.158**
Leipzig-Grünau: 11geschossige Wohnscheiben

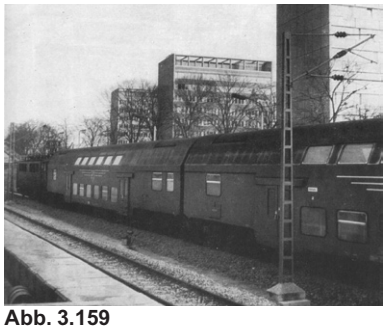


**Abb. 3.159**
SV-Bahntrasse inmitten der Siedlung

**Abb. 3.160**
Erschließung Wohnbereich

**Abb. 3.161**
Grünau-Ost: Fußgängerbereich

3.4.2 Darstellung der Siedlungsstruktur, der städtebaulichen Funktionen und der Verkehrsnetze in den Großsiedlungen (1965-85): Leipzig-Grünau (Grünau-Ost, Grünau-Mitte), Hannover- Mühlenberg, Magdeburg Neu Olvenstedt und Münster-Brüningheide (Kinderhaus) **(Abb. 3.156)**

3.4.2.1 Darstellung der Siedlungsstruktur und der Verkehrsnetze (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV)

Leipzig: Die gesamte Siedlung Grünau entsteht von 1976 bis 1986 im Zusammenhang mit dem Wohnungsbauprogramm ca. 6 km westlich des Stadtzentrums. Eine klare und überschaubare Ordnung der Großwohnsiedlung Grünau ist die städtebaulich Grundlage der gesamten Gestaltung. Die Planung für die Wohnkomplexe 1-3 (Grünau-Ost) beginnt 1972, die Bauphase dieser Wohnkomplexe und des WK 4 (Grünau-Mitte) liegt in der Zeit von 1976 bis 1979. Bis 1986 werden weitere vier Wohnkomplexe geplant und realisiert.

Die Wohnkomplexe 1-3 von Grünau-Ost bilden eine strukturelle Einheit durch ihre fünf- bis elfgeschossigen mäanderförmigen Wohngruppen **(Abb. 3.157)**. Der Wohnkomplex 4 (Grünau-Mitte) ist der größte Wohnkomplex der Siedlung und zeichnet sich durch fünf- bis elfgeschossige abgewinkelte Wohnscheiben aus **(Abb. 3.158)**. Dabei markieren die punkt- und scheibenförmigen Wohnhäuser das Zentrum sowie die Hauptfußgängerachsen der Siedlung **(Siegel et al. 1977, S. 8 f.)**.

Das Rückgrat der vier Wohnkomplexe bildet die in Ost-West-Richtung angelegte SV-Bahntrasse inmitten der Siedlung **(Abb. 3159)**. An dieser ÖPNV-Achse entwickeln sich die Wohnkomplexzentren und das Hauptzentrum der Siedlung. Das gesamte Verkehrsnetz ist so konzipiert, dass eine optimale Verteilung aller Verkehrsströme garantiert wird. Im Bereich des ÖPNV erfolgt die Erschließung der Großwohnsiedlung in Ost-West-Richtung durch den schienengebundenen SV-Bahnverkehr sowie im nördlichen und südlichen Bereich durch zwei Straßenbahnlinien. Der Buslinienverkehr nimmt die Nord-Süd-Richtung und die tangential verlaufenden ÖPNV-Ströme auf **(Siegel et al. 1975, S. 655)**. Die Erschließung durch den MIV erfolgt über die Hauptverkehrsstraßen Brunnenstraße, Schönauerstraße, Stuttgarter Allee, Kiewer Straße, Lützner Straße sowie Ratzelstraße. Die Nebenstraßen sind als Sackgassen ausgebildet und dienen überwiegend der direkten Erschließung der Wohnbereiche sowie dem ruhenden Verkehr **(Abb. 3.160)**.

Ein durchgängiger Fußgängerbereich (ohne RADV) verbindet an dem östlichen SV-Bahnhaltepunkt die WK 2 und 3 mit dem ersten Wohnkomplex **(Abb. 3.161)**. Eine weitere Fußwegeverbindung im westlichen Teil der Siedlung vernetzt in Nord-Süd-Richtung den gesamten vierten Wohnkomplex von der SV-Bahnhaltestelle. An den Kreuzungspunkten der Fußgängerzonen mit den SV-Bahnstationen befinden sich die Wohnkomplexzentren. Darüber hinaus ist die Großwohnsiedlung mit einem guten Radwegenetz ausgestattet. Dieses Netz erlaubt dem RADV eine gute Verbindung mit den umliegenden Stadtteilen Militz, Lindenau, Plagwitz und Klein Zschocher **(Abb. 3.162)**.

Hannover: Nach der Eingemeindung von Wettbergen wird die Großsiedlung Mühlenberg in 5 km Entfernung zum Stadtzentrum gebaut. Von 1964 bis 1970 entstehen während des ersten Bauabschnittes drei- bis fünfgeschossige Häusertypen mit vorgelagerten Reihenhäusern in verputzter Bauweise **(Abb. 3.163)**. Aufgrund der Vorgabe der stärkeren Verdichtung werden bis 1977 fünf- bis zehngeschossige Häuserzeilen sowie neun- bis 15-geschossige Wohnhochhäuser in Betonbauweise realisiert **(Abb. 3.164)**. Innerhalb des dritten Bauabschnitts (1977-85) werden die Gebäudestrukturen durch die Rückbesinnung auf eine gewisse Maßstäblichkeit innerhalb der Großsiedlungen nur noch viergeschossig gebaut. Es entstehen in diesem Zeitabschnitt Häuserzeilen überwiegend in Klinkerbauweise **(Abb. 3.165)**.

Die verkehrliche Erschließung der Großsiedlung erfolgt im Bereich des MIV über die Hauptverkehrsstraßen Bornumerstraße, Beckstraße, Leuschnerstraße, Ossietzkyring sowie Treschowstraße **(Abb. 3.166)**. Die Sammel- und Stichstraßen

sind für die Erschließung der Wohneinheiten zuständig, an deren Straßenrändern werden die Flächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen **(Abb. 3.167)**. Mit dem ÖPNV wird die Großsiedlung bis 1977 von drei Buslinien erschlossen. Nach Fertigstellung der U-Bahnstation wird Mühlenberg mit zwei Stadtbahnlinien sowie zwei Buslinien an das gesamte städtische ÖPNV-Netz mit angeschlossen **(Braum et al. 2000, S.126 f.)**. Die U-Bahnstation liegt direkt im Zentrum der Siedlung und ist somit von allen Wohneinheiten aus gut zu erreichen **(Abb. 3.168)**.

Darüber hinaus ist die Großsiedlung Mühlenberg mit einem weitreichenden Rad- und Fußwegenetz ausgestattet. Im Innenbereich der Siedlung befindet sich in Nord-Süd-Richtung eine Fußgängerzone, die das Stadtzentrum mit der U-Bahnstation und dem Busbahnhof sowie mit dem angrenzenden Wohngebiet

**Abb. 3.163**
Mühlenberg: 3- bis 5-geschossige Häusertypen

**Abb. 3.164**
Mühlenberg: 9- bis 15-geschossige Wohnhochhäuser

**Abb. 3.165**
Rückbesinnung auf Maßstäblichkeit

**Abb. 3.166**
Mühlenberg: verkehrliche Erschließung

**Abb. 3.167**
Mühlenberg: ruhender Verkehr

**Abb. 3.162** Leipzig: Struktur, Verkehrsnetz

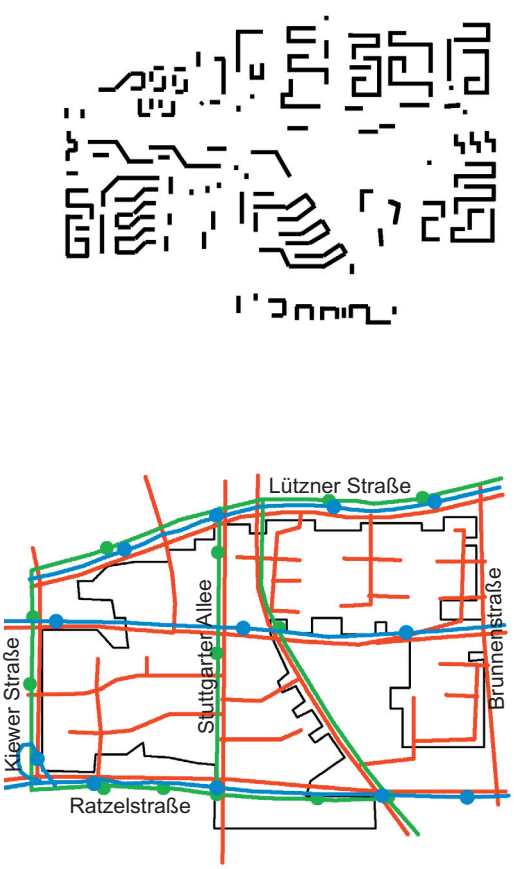



**Abb. 3.171** Hannover: Struktur, Verkehrsnetz

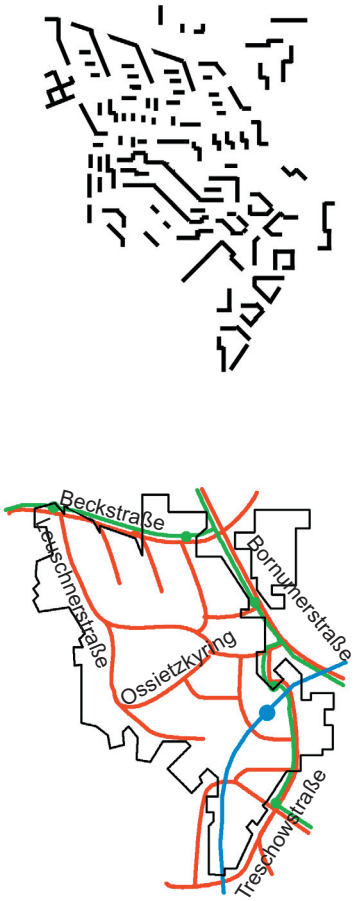


**Abb. 3.168**
Mühlenberg: ÖPNV-Netz

**Abb. 3.169**
Mühlenberg: Fußgängerzone

**Abb. 3.170**
Mühlenberg: Wohnwege

**Abb. 3.172**
Neu Olvenstedt: 5- bis 6-geschossige Wohnzeilen

**Abb. 3.173**
Neu-Olvenstedt: Wohnzeilen

vernetzt **(Abb. 3.169)**. Die Wohnwege zwischen den Gebäuden sind für den FUGV und den RADV freigegeben, sie garantieren eine gute Vernetzung der Wohngebäude mit dem Rest der Großsiedlung **(Abb. 3.170, 3.171)**.

Magdeburg: Die Großwohnsiedlung Neu Olvenstedt liegt 4.5 km nordwestlich des Stadtzentrums. Die Wohnsiedlung wird 1975 als Experimentalkomplex durch ein Abkommen zwischen der UdSSR und DDR im Rahmen der Zusammenarbeit im Bereich Wohnungs- und Gesellschaftsbau 1977 geplant und ab 1980 realisiert. Die Hälfte der mäanderförmigen Wohnzeilen sind fünf- bis sechsgeschossig **(Abb.3.172)**, der Rest ist jeweils zur Hälfte sechs- bis achtgeschossig sowie drei- bis viergeschossig angelegt **(Abb. 3.173)**. Ab 1981 werden nach der politischen Forderung der Deckung des Wohnbedarfs und der städtischen Verdichtung überwiegend fünf- bis sechsgeschossige Wohneinheiten errichtet. Die Anordnung der Wohnbereiche in unterschiedliche Hofformen lockert die geordnete städtebauliche Grundstruktur auf. Das Wohngebiet ist insgesamt so strukturiert, dass jeder Wohnhof an einen zentralen öffentlichen Raum anschließt **(Abb. 3.174)**.

Die Verteilung des MIV innerhalb der Siedlung wird so vorgenommen, dass das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeit von außen nach innen abnehmen. An den Rändern befinden sich demnach die Hauptverkehrsstraßen (Bruno-Taut-Ring, Olvenstedter Graseweg, Olvenstedter Chaussee, Weizengrund und Neuer Rennweg), **(Abb. 3.175)** an die sich Sammelstraßen und Sackgassen anschließen **(Abb. 3.176)**. Im Innenbereich sind verkehrsberuhigte Straßenzüge angelegt. Ein 2.5 km langer Fußgängerboulevard vernetzt den gesamten Siedlungsbereich in Nord-Süd-Richtung **(Abb. 3.177)**. Dieser verläuft in geschwungener Form durch das Wohngebiet, offene Rasenflächen und das modellierte Gelände unterstützen den parkähnlichen Charakter des Fußgängerweges. Den städtebaulichen Höhepunkt des Fußgängerboulevards bildet der Marktplatz mit seiner urbanen Ausprägung. Der RADV hat innerhalb der Siedlung kein unabhängiges Netz. Die Radwege befinden sich überwiegend in Nord-Süd-Richtung an den Haupt- und Nebenstraßen. Die Olvenstedter Chaussee, welche im nordwestlichen Bereich gänzlich vom MIV abgekoppelt ist, schafft die diagonale Radwegeverbindung **(LH Magdeburg 1998, S. 14 f.)**. **(Abb. 3.178)**

Münster: Die Siedlung Brüningheide entsteht von 1972 bis 1978 in 5.5 km Entfernung vom Stadtzentrum. Um eine größere Verdichtung zu garantieren und damit mehr Wirtschaftlichkeit zu erlangen, werden die ehemaligen Planungsgrundlagen 1970 nochmals überarbeitet. Innerhalb der Verkehrsschleife Brüningheide werden vier- bis zwölfgeschossige Gebäudezeilen errichtet **(Abb. 3.179)**, außerhalb der Schleife nimmt die Bauhöhe in Richtung des Siedlungsrandes ab. So werden am Rande der Großsiedlung Einfamilienhäuser realisiert **(Abb. 3.180)**.

Die Haupterschließung erfolgt über die breite Straßenschleife Brüningheide und Josef-Beckmann-Straße, davon abzweigend erschließen zwei Schlaufen (Killingstraße und Sprickmannstraße) den inneren Bereich des Wohnquartiers. Diese Hauptstraßen und Nebenstraßen, z.T. als Sackgassen ausgestaltet, bilden das gesamte MIV-Netz der Siedlung. Vier Buslinien und vier Haltestellen auf der Straßenschleife erschließen die Großsiedlung im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs **(Abb. 3.181)**.

Das Fußwegesystem ist auf das Zentrum der Wohnsiedlung ausgerichtet. Die Achsen des Fußwegenetzes werden als Alleen gestaltet und sind an bestimmten Bereichen mit Spielplätzen ausgestattet **(Abb. 3.82)**. Darüber hinaus erschließt das eigenständige Radwegenetz innerhalb der Siedlung das Quartier vom Zentrum ausgehend sternförmig. Außerhalb der Siedlung ist das RADV-Netz an das städtische Radwegenetz angeschlossen und ermöglicht somit die Erschließung der Nachbarstadtteile Nienberge, Gievenbeck, Zentrum Nord, Coerde und Sprackel **(Richard-Wiegandt 1998, S. 125 f.)**. Siehe dazu das Diagramm auf S. 141 **(Abb. 3.183)**.

**Abb. 3.178** Magdeburg: Struktur, Verkehrsnetz

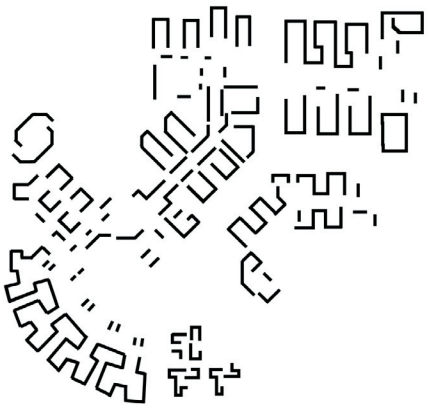
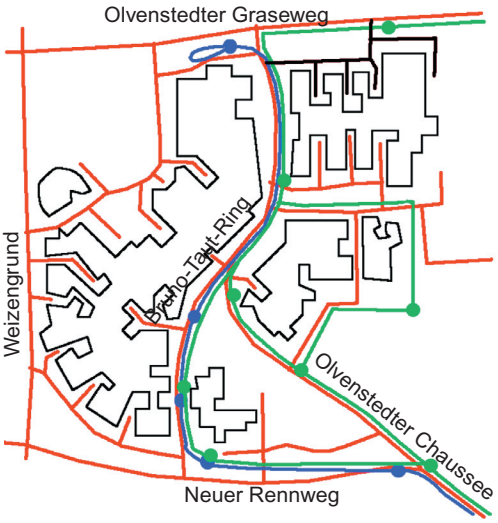
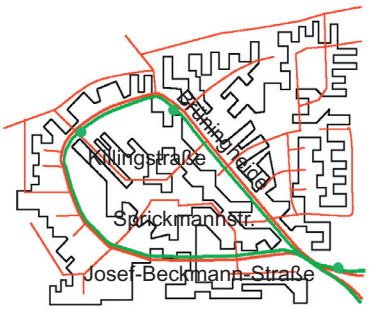


**Abb. 3.183** Münster: Struktur, Verkehrsnetz




Legende:
Gebäudestruktur (schwarz)

MIV (schwarz)
ÖPNV Bus (hellgrau)
ÖPNV Bahn (dunkelgrau)

RADV mit FUGV (hellgrau)
FUGV alleine (dunkelgrau)

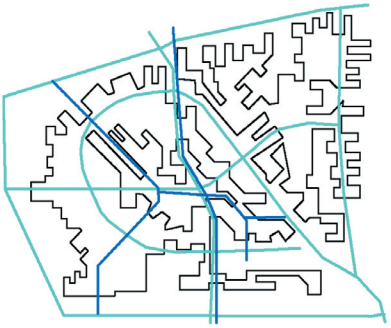


**Abb. 3.181** ÖPNV-Angebot: Busliniennetz

**Abb. 3.174**
Neu Olvenstedt: Wohnhof

**Abb. 3.175**
Hauptverkehrsstraßen

**Abb. 3.176**
Sammelstraßen und Sackgassen

**Abb. 3.177**
Neu-Olvenstedt: Fußgängerboulevard

**Abb. 3.179**
Brüningheide: 4- bis 12-geschossige Zeilen

**Abb. 3.180**
Brüningheide: Einfamilienhäuser

**Abb. 3.182**
Brüningheide: Grünanlage

**Abb. 3.184**
Grünau: Freiflächen Grünräume und Wohnhöfe

**Abb. 3.186**
Grünau: Ruhender Verkehr als Trennwirkung

**Abb. 3.188**
Mühlenberg: Dienstleistungseinrichtungen

**Abb. 3.189**
Mühlenberg: Freiflächen

### 3.4.2.2 Bewertung: Funktionsmischung und Verkehrsartennutzung

Die *Siedlung Grünau-Ost und Grünau-Mitte* sind funktionell stark durchmischt mit Dienstleistungseinrichtungen sowie öffentlichen Naherholungsbereichen. In Grünau-Ost befinden sich ein Feierabendheim, fünf Kindertagesstätten, vier Schulen mit Sporthallen, zwei Kaufhallen, mehrere Gaststätten sowie sonstige Gebäude für kulturelle und gemeinschaftliche Einrichtungen. In Grünau-Mitte wird das Wohngebiet mit Wohneinheiten für Jugendliche und Senioren, fünf Schulen, eine Hauptpost, fünf Kindertagesstätten sowie Sport- und Schwimmhallen durchmischt **(Lammert 1979, S. 161 f.)**.

Für den Bereich der Naherholung bietet das gesamte Gebiet ausreichend große Freiflächen in öffentlichen Parks, Grünräumen und Wohnhöfen **(Abb. 3.184)**. Diese Freiflächen werden in drei Teilbereiche, öffentliche Fußgängerzonen, Sport- und Spielbereiche sowie Wohngrün und Spielplätze gegliedert. Die Sport- und Spielflächen werden den Hauptfußgängerachsen zugeordnet. Das Wohngrün und die Spielplätze befinden sich direkt vor den Wohnbereichen in den ruhigen Innenhöfen. Siehe dazu das Diagramm auf S. 144 **(Abb. 3.185)**.

Die vier Wohnkomplexe sind gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausgestattet. Die drei Buslinien, zwei Straßenbahnlinien und die SV-Bahn erschließen das gesamte Wohngebiet. Dies wird besonders deutlich durch die Abbildung mit den Radien von 300 m um die Haltestellen des ÖPNV herum. Das gesamte Gebiet ist so gut erschlossen, dass bei einem Radius von 200 m ebenfalls alle Wohneinheiten erschlossen werden. Diese Besonderheit schafft ein ausgeglichenes Verhältnis im Bereich der MIV und ÖPNV Benutzung. Da die Parkplätze für den ruhenden Verkehr ebenfalls in 200 m bis 300 m Entfernung angeordnet sind, ist die Erreichbarkeit beider Verkehrsarten gleich.

Insgesamt befinden sich die Flächen für den ruhenden Verkehr am Rand der einzelnen Wohnkomplexe. Da die Parkplätze aus Kostengründen ebenerdig angeordnet sind, werden großräumig Flächen für Parkeinheiten zur Verfügung gestellt. Dies hat besonders an den Bereichen der Wohneinheiten zu den Naherholungsbereichen eine trennende Wirkung zur Folge **(Abb. 3.186)**. Dagegen ist durch die innere Erschließungsstruktur des FUGV mit den Wegeverbindungen zu den Dienstleistungsbereichen sowie zum SV-Bahnnetz keine Trennung durch den ruhenden Verkehr gegeben. **(Abb. 3.187)**

In der *Großsiedlung Mühlenberg* ist die Funktion Wohnen am stärksten vertreten. Erst mit dem dritten Bauabschnitt Mitte der 80er Jahre wird durch Fertigstellung des Stadtteilzentrums (Einkaufzentrum) sowie dem Bau von kulturellen und gesellschaftlichen Einrichtungen (Schule, Jugendclub und Stadtbibliothek) das Wohnquartier durchmischt. Da diese Bereiche direkt im Mittelpunkt der Siedlung angeordnet sind, ist eine Verteilung von unterschiedlichen Dienstleistungseinrichtungen innerhalb der Wohnbereiche nicht gegeben **(Abb. 3.188)**. Im südlichen Bereich der Siedlung befindet sich ein Naherholungsgebiet mit Spiel- und Sporteinrichtungen. Kleinere Spieleinheiten sind innerhalb der Großsiedlung an den Freiflächen vor den Wohngebäuden angesiedelt **(Abb. 3.189, 3.190)**.

Die folgenden Diagramme beschreiben die Abstände der Haltestellen des ÖPNV zu den Wohneinheiten sowie die Verteilung der Flächen des ruhenden Verkehrs innerhalb der Großsiedlung. Die Kreise um die Haltestellen zeigen den Abstand der Busstationen (300 m) und der U-Bahnstation (500 m) zum Siedlungsgebiet. Bei diesen gewählten Abständen ist das Wohnquartier gut mit ÖPNV-Mitteln versorgt. Die Verteilung der Parkflächen innerhalb der Siedlung geschieht durch ebenerdig angeordnete Parkplätze am Straßenrand **(Abb. 3.191)** und in Parkgaragen **(Abb. 3.192)**. Darüber hinaus ist der größte Teil der Parkbereiche für den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen sowie in Parkpaletten untergebracht **(Abb. 3.193)**. Die Bereiche für den ruhenden Verkehr liegen überwiegend in weniger als 300 m Abstand zu den Wohngebäuden. Wenn nun die gleichen Abstände vom Wohnbereich zum MIV sowie zum ÖPNV (ca. 200 m) gewählt werden, ist das Wohngebiet durch das ÖPNV-Netz nicht optimal erschlossen. **(Abb. 3.194)**

Die gesamte *Großwohnsiedlung Neu Olvenstedt* ist mit Dienstleistungsbetrieben sowie kulturellen und gesellschaftlichen Einrichtungen durchmischt. In dem zentralen Fußgängerboulevard werden Gaststätten, Wohnklubs, Verkaufsstellen und andere Dienstleistungsbereiche in Form von Pavillons bzw. im Erdgeschoßbereich integriert. Darüber hinaus befinden sich insgesamt in dem Wohngebiet 13 Schulen und Kindertagesstätten, 14 gesellschaftliche Einrichtungen, mehrere Kaufhallen **(Abb. 3.195)**, eine Post und zwei Ambulanzen. Der Bereich der Naherholung wird durch umfangreiche öffentliche und private Grünbereiche (Parks und Wohnhöfe) **(Abb. 3.196)** sowie durch Spiel- und Sportflächen (Schwimmbäder) ausreichend abgedeckt **(Abb. 3.197, 3.198).**

Das Wohngebiet wird durch eine Straßenbahntrasse mit dem Stadtzentrum von Magdeburg direkt verbunden. Die Haltestellen der Straßenbahn werden an die Kreuzungspunkte von FUGV und MIV gelegt. Vier Straßenbahnlinien sowie eine Buslinie erschließen die Großwohnsiedlung. Die kurzen Wege zu den Haltepunkten werden innerhalb der Siedlung durch das verdichtete ÖPNV-Angebot gewährleistet. Das folgende Diagramm zeigt die ÖPNV-Abdeckung innerhalb der Großsiedlung in einem Radius von 300 m. Dabei werden zum größten Teil die Wohneinheiten abgedeckt, nur ein kleiner Bereich im westlichen Teil der Siedlung ist nicht durch den 300 m Radius erschlossen.

**Abb. 3.191**
Mühlenberg: Durchfahrt Wohnhof

Trotz der vorrangigen Planung für die Maßnahmen des ÖPNV, RADV und FUGV wird bei der Planung sowie Realisierung des Wohnquartiers von dem Grundsatz ausgegangen für jede Wohnung eine Stellplatzmöglichkeit zu garantieren. Es werden 2700 Parkplätze, 5200 Parkstreifen und 2400 Plätze in Garagen gebaut. Diese befinden sich zum überwiegenden Teil in den Sackgassen der Wohnbereiche **(Abb. 3.199)**. Für den ruhenden Verkehr werden insgesamt 19 ha der Siedlungsfläche in Anspruch genommen, da ein mehrgeschossiges Parksystem aus Kostengründen nicht realisiert werden kann **(Eschke et al. 1976, S. 20 ff.)**. **(Abb. 3.200)**

**Abb. 3.192**
Mühlenberg: Parkgaragen

Das *Wohnquartier Brüningheide* wird durch Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf sowie mit gesellschaftlichen Einrichtungen durchmischt **(Abb. 3.317)**. Für die weitere Versorgung der Großwohnsiedlung entsteht Ende der 70er Jahre in ca. 500 m Entfernung das Hauptzentrum des Stadtteils Kinderhaus zusammen mit einem Bürgerzentrum **(Abb. 3.318)**. Dort sind Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, die Außenstelle der Stadtbücherei, ein Kinder- und Jugendzentrum sowie ein Hallenbad untergebracht **(Richard-Wiegandt 1996, S. 126 ff.)**. Für die Naherholung befinden sich entlang des Fußgänger- und Radwegenetzes öffentliche Grünräume sowie Spielplätze. Diese Grün- und Spielflächen lockern die verdichtete Gebäudestruktur innerhalb der Großsiedlung auf. **(Abb. 3.319)**

**Abb. 3.193**
Mühlenberg: Parkpaletten

Die vier Bushaltestellen erschließen den größten Teil der Wohnsiedlung. Hingegen werden Bereiche im Nord-Osten und im Süd-Westen nicht in 300 m Entfernung erschlossen. Um ein ausgeglichenes Verhältnis von MIV und ÖPNV zu schaffen, wäre es notwendig das Busliniennetz zu erweitern.

Der ruhende Verkehr ist an den Erschließungsstraßen direkt am Fahrbahnrand vorgesehen **(Abb. 3.320)**. Darüber hinaus werden bis 1977 Parkplätze auf Parkpaletten geplant, wodurch einige Flächen der Grünanlagen geopfert werden **(Abb. 3.321)**. Innerhalb des Endausbaus der Siedlung entstehen Tiefgaragen unter den neuen Wohnzeilen, damit die Naherholungsflächen erhalten bleiben **(Abb. 3.322, 3.323).**

**Abb. 3.195**
Neu Olvenstedt: Kaufhalle

**Abb. 3.196**
Grünau: Grünbereiche (Park, Wohnhof)

**Abb. 3.197**
Grünau: Spiel- und Sportflächen

**Abb. 3.199**
Grünau: Sackgassen der Wohnbereiche

**Abb. 3.201**
Brüningheide: Gesellschaftliche Einrichtungen

**Abb. 3.185** (Lp.) Versorgung, Erholung

**Abb. 3.190** (Ha.) Versorgung, Erholung

**Abb. 3.187** ÖPNV, ruhender Verkehr

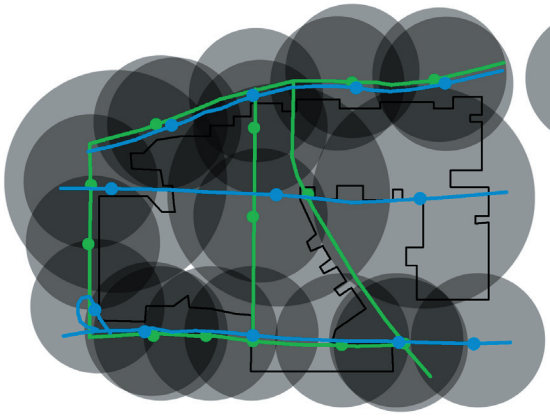
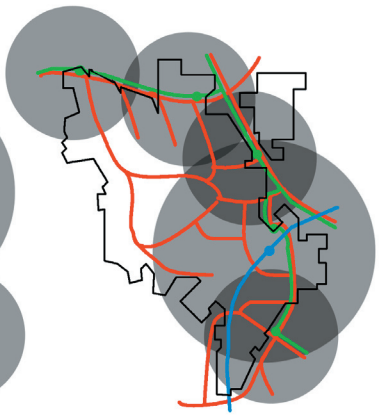
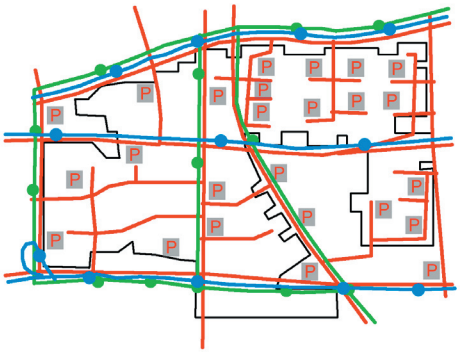


**Abb. 3.194** ÖPNV, ruhender Verkehr





Vorlage für Diagramme der Großwohnsiedlungen:

| | |
|---|---|
| Leipzig | Kahl, Alice: „Großsiedlung Grünau´92, Intervallstudie“, Leipzig 1993; Siegel, Horst: „Der Stadtteil Grünau“, Weimar 1998; |
| Hannover | Braum, Michael et al.: „Städtebau in Hannover“, Berlin 2000; |

**Abb. 3.198**

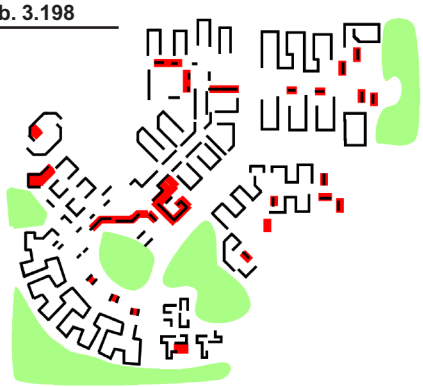
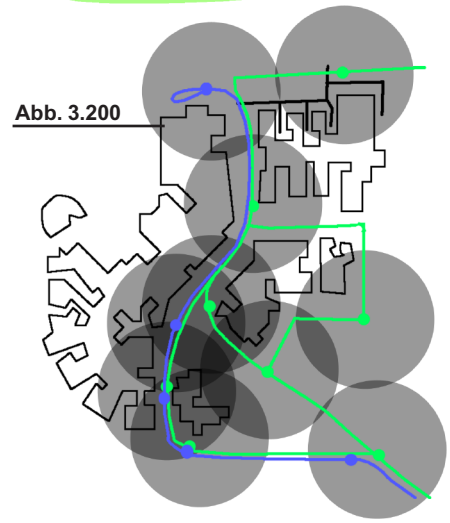


**Abb. 3.200**



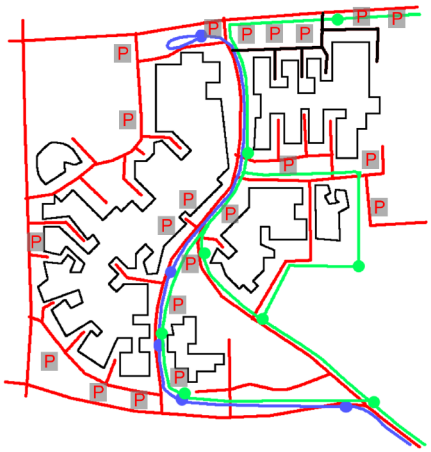
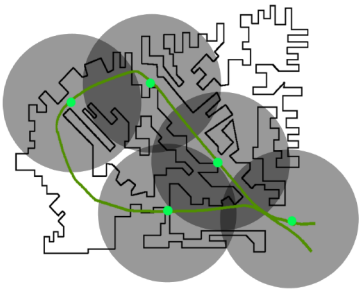


**Abb. 3.203** Versorgung, Erholung

**Abb. 3.207** ÖPNV, ruhender Verkehr



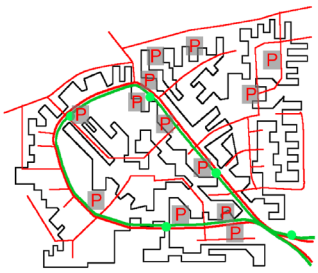


**Abb. 3.202**
Brüningheide: Bürgerzentrum

**Abb. 3.204**
Ruhender Verkehr am Straßenrand

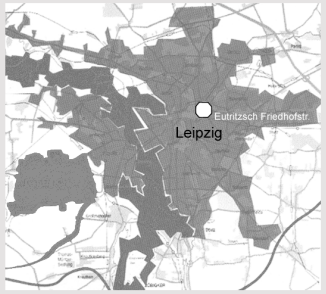
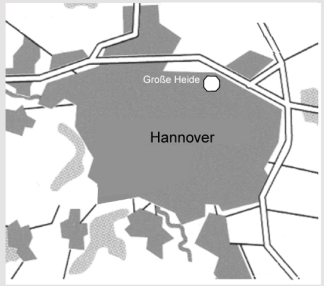
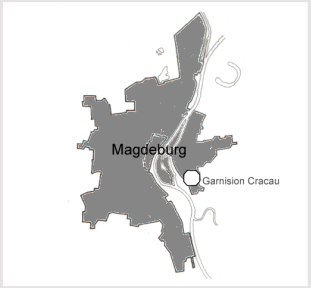
**Abb. 3.205**
Parkplätze auf Parkpaletten

**Abb. 3.206**
Tiefgaragen unter Wohnzeilen


Magdeburg — Reuter, Iris et al.: „Städtebau in Magdeburg 1945-1990“ Teil II, Magdeburg 1998; Landeshauptstadt Magdeburg: „Magdeburg Neu Olvenstedt“, Magdeburg 1998;

Münster — Richard-Wiegandt, Ursula: „Das neue Münster, 50 Jahre Wiederaufbau und Stadtentwicklung 1945-1995“, Münster 1996.

Abb. 3.208

| „Autofreie“ Siedlungen | Leipzig-Eutritzsch | Hannover-Große Heide | Magdeburg-Cracau | Münster-Geist |
|---|---|---|---|---|
| Allgemeine Daten:<br><br>Lage in der Stadt |  |  |  | |
| | 3.5 km nördlich<br>vom Stadtkern | 6.7 km nordöstlich<br>vom Stadtkern | 4.9 km ostlich<br>vom Stadtkern | 2.4 km südlich<br>vom Stadtkern |
| Planung / Baubeginn<br>Bauabschnitte | nicht realisiert<br>Friedhofstraße<br>Stadtteil: Eutritzsch | 1995-98 / 1998<br>Große Heide<br>Stadtteil: Bothfeld | 1997-99 / 1999<br>Garnison Cracau<br>Stadtteil: Prester | 1998-2000 / 2000<br>Hindenburgkaserne<br>Stadtteil: Geist |
| | | | | |
| Fläche<br>Wohneinheiten | 1.3 ha<br>geplant ca.100 WE | 2.5 ha<br>225 WE | 4.8 ha<br>geplant 100, realisiert 28 WE | 3.5 ha<br>geplant 225, realisiert 195 WE |

### 3.4.3 Darstellung der Siedlungsstruktur, der städtebaulichen Funktionen und der Verkehrsnetze in ausgewählten autofreien bzw. autoreduzierten Siedlungen (1985-2000): Leipzig-Eutritzsch, Hannover-Große Heide, Magdeburg-Garnison Cracau und Münster-Gartensiedlung Weissenburg **(Abb. 3.208)**

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands werden die Siedlungen durch eine ökologisch und ökonomisch orientierte Planungsweise geprägt. Das bedeutet im Zusammenhang mit der Aufgabe unterschiedlicher Militärkasernen sowie durch die Umstrukturierung der Funktionsabläufe der Post und Bahn werden innerstädtische Flächenareale zur Um- und Neunutzung frei. Die politisch geforderte Innenverdichtung des gesamten Stadtgebietes wird dadurch möglich. Darüber hinaus werden neue Planungskonzepte für autofreie bzw. autoreduzierte Wohnsiedlungen entwickelt, um den Flächenverbrauch für den MIV einzuschränken um eine Erhöhung der allgemeinen Lebensqualität zu schaffen.

Die ersten Planungen von autofreien Siedlungen entstehen in den 80er Jahren im Kontext der Entwicklung von ökologischen bzw. flächen- und ressourcensparenden Siedlungsstrukturen. Darüber hinaus werden schon Anfang der 60er Jahre Ansätze autofreier Siedlungen realisiert, indem denen die vorgeschriebenen Flächen für den ruhenden Verkehr jeweils außerhalb der Wohnsiedlung an den Hauptverkehrsstraßen zugeordnet werden. Eine autofreie Siedlung definiert sich in erster Linie durch die Abwesenheit des privaten Autoverkehrs. In der autofreien Siedlung entsteht mehr Lebensraum, da die Flächen für Straßen und Parkplätze eingespart werden können. Auf diesen Flächen können zusätzliche Wohnungen errichtet werden sowie private und gemeinschaftliche Freiflächen entstehen **(Abb. 3.209)**. Eine starke Durchgrünung des gesamten Wohnquartiers schafft ein Stück Naturraum innerhalb des städtischen Gefüges. In den autofreien Siedlungen wird insgesamt der Verkehrslärm, die Luftverschmutzung und die Unfallgefahren verringert, darüber hinaus kommt es zu einer Erhöhung der sozialen Kontakte **(Dittrich et al. 1998, S. 11 ff.)**. Für die nachfolgende Untersuchung werden die autofreien bzw. autoreduzierten Siedlungen Leipzig-Eutritzsch, Hannover-Große Heide, Magdeburg-Cracau und Münster-Geist herangezogen, wobei es bei dem Modellprojekt der autofreien Siedlung Leipzig-Eutritzsch wegen der geringen Nachfrage in der Bevölkerung nicht bis zur Planung gekommen ist.

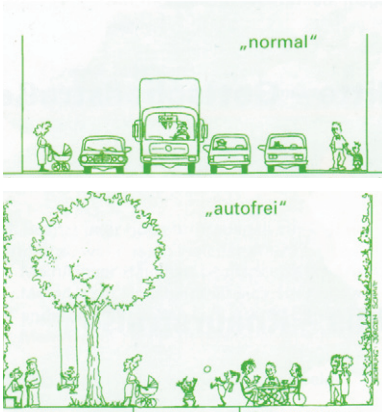



**Abb. 3.209**
Straßenquerschnitte: Vergleich autofreie und normale Straße

#### 3.4.3.1 Darstellung der Siedlungsstruktur und der Verkehrsnetze (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV)

Leipzig: 1998 werden im Rahmen eines Modellprojektes der Stadt Leipzig und der Interessengemeinschaft „Autofreies Wohnen“ fünf innerstädtische Standorte für die Realisierung von autofreien Wohnsiedlungen ausgewählt. Voraussetzung ist dabei eine gute ÖPNV-Anbindung, ausreichende Rad- und Fußwegenetze sowie die Nähe zu Versorgungseinrichtungen und Erholungsmöglichkeiten. Die Brachfläche in der Friedhofstraße im Stadtteil Eutritzsch ist einer der Standorte, welcher diese Kriterien erfüllt. Das ruhige, ca. 1.3 ha große Quartier wird durch eine Kleingartenanlage und durch eine bestehende Häuserzeile eingegrenzt. Das Gebiet wird in 100 m Entfernung von zwei Straßenbahnlinien erschlossen **(Abb. 3.210)**, das Stadtteilzentrum und der Eutritzscher Markt liegen in ca. 800 m Reichweite. Durch das neue Radwegenetz (20 min. zum Stadtzentrum) und die schnelle Straßenbahnverbindung (12 min. zum Stadtzentrum) ist das gesamte Quartier direkt an die Leipziger Innenstadt angeschlossen. In 200 m Entfernung befinden sich öffentliche Einrichtungen wie Grundschule und Kindergarten **(Stadt Leipzig 1998, S. 5)**.

**Abb. 3.210**
Leipzig Friedhofstraße ÖPNV

Im Juli 1999 wurde durch die Interessengemeinschaft „Autofreies Wohnen“ eine Umfrage in privaten Haushalten mit 3.000 Broschüren sowie 20.000 Werbepostkarten gestartet, um festzustellen, welches Interesse in Leipzig an dieser Wohnform besteht. Insgesamt beteiligen sich nur 69 Haushalte (172 Personen) an dieser Umfrage. Da im Rahmen der durchgeführten schriftlichen Befragung nur eine bestimmte Zielgruppe erreicht wurde, sind die ausgewerteten Ergebnisse nicht repräsentativ. Das Resultat sollte dazu beitragen ein konkretes Planungsverfahren einzuleiten. Da das Interesse innerhalb der Bevölkerung nur sehr gering ausfiel, wird keines der fünf autofreien Siedlungsprojekte weiter verfolgt **(Ergebnisbericht der Marktuntersuchung „Autofreies Wohnen“ in Leipzig)**.

**Abb. 3.211**
Große Heide: Bauweise

**Abb. 3.212**
ÖPNV: Straßenbahnlinie

**Abb. 3.213**
Spielstraße ausgeformt

**Abb. 3.214**
Große Heide: Eingangsbereiche

**Abb. 3.215**
Große Heide: Teilautos (Carsharing)

Hannover: Im Stadtteil Bothfeld entsteht von 1998 bis 2000 die Wohnsiedlung Große Heide in 6.7 km Entfernung zum Stadtzentrum. Die Planungen für die autofreie Siedlung werden 1995 durch den Verein Autofreie Siedlung Große Heide e.V. in Zusammenarbeit mit dem Verein Ökostadt e.V. Hannover (Carsharing bzw. Teilauto) initiiert. Nach der Fertigstellung der ersten Planungsunterlagen werden potentielle Eigentümer sowie Mieter gesucht. Dabei wird deutlich, dass das Konzept „Wohnen ohne eigenes Auto“ keinen sehr großen Anklang in der Bevölkerung findet. Das liegt besonders an den Baukosten, die durch die allgemeine Erschließung fast genauso hoch wie beim Bau einer nicht autofreien Wohnsiedlung sind. Dadurch wird 1997 die bisherige Planung überarbeitet und aus der autofreien Siedlung Große Heide wird eine autoarme bzw. autoreduzierte Wohnsiedlung **(Gespräch mit Hr. Holland, Stadtplanungsamt Hannover)**. Die Siedlungsstruktur zeichnet sich durch ökologisch orientierte Reihenhäuser und Punkthäuser aus. Die Wohngebäude sind überwiegend zwei- bis dreigeschossig und ausreichend verdichtet angeordnet. Die Bauweise wird geprägt durch Holz-, Putz- und Ziegelsteinfassaden sowie Gras- oder Ziegeldächer **(Abb. 3.211)**.

Das Wohnquartier ist in 300 Metern Entfernung an eine Straßenbahnlinie und in 500 Metern an eine Buslinie angeschlossen **(Abb. 3.212)**. Außerhalb der Siedlung erfolgt die Erschließung mit dem MIV über die Nebenstraße An der Hilligenwöhren und C.-Loges-Straße. Innerhalb der Wohnsiedlung wird eine bogenförmige Erschließungsstraße (A.-Ravenstein-Weg, L.-Kunow-Weg) als Spielstraße ausgeformt. **(Abb. 3.213)** Die Erschließungswege an den Eingangsbereichen sind ausschließlich nur für den FUGV zugelassen. **(Abb. 3.214)** Um eine Reduzierung des MIV zu bewirken, werden den Bewohnern vom Verein Ökostadt e.V. Hannover Carsharing- bzw. Teilautos angeboten. Für die Teilautos werden in der Siedlung an einem von allen Bewohnern gut zu erreichenden Standort drei Stellplätze gebaut. **(Abb. 3.215)** Das Carsharing Prinzip des Vereins Ökostadt e.V. Hannover: „fixe Kosten - wie beim eigenen Auto - gibt es beim teilAuto nahe zu keine. Jeder einzelnen Fahrt sind die Kosten zugeordnet, die durch sie entstanden sind. So kann man sich vor der Fahrt genau ausrechnen, was sie hinterher kostet und dabei bleibt es dann auch. Gibt das Haushaltsbudget mal einen Sparmonat vor, ist das mit teilAuto auch kein Problem, dann wird halt etwas weniger mit dem teilAuto gefahren.“ **(internet: www.oekostadt.de)** **(Abb. 3.216)**

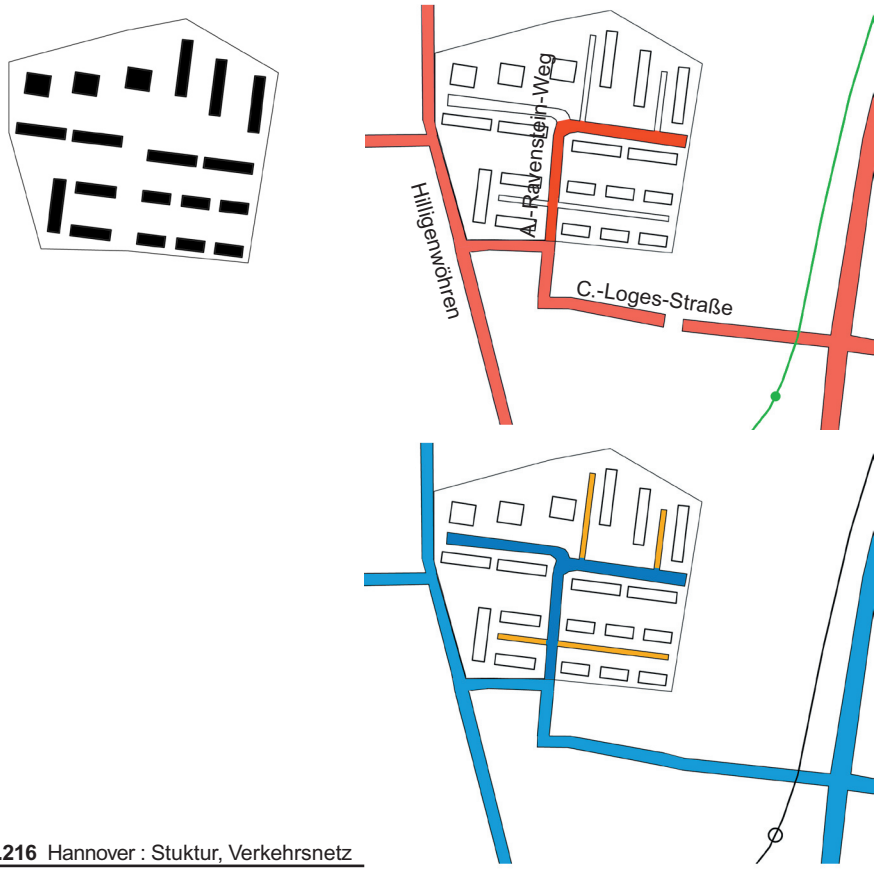



**Abb. 3.216** Hannover : Stuktur, Verkehrsnetz

Magdeburg: Im Rahmen der Revitalisierung militärischer Konversionsflächen, um eine beschleunigte und verbilligte Bereitstellung bundeseigener Bauflächen zu schaffen, wird 1997 ein Teil der Garnison Cracau als Pilotprojekt für einen kostengünstigen Wohnungsneubau freigegeben **(Abb. 3.217)**. Geplant werden 1997 ca. 100 Wohneinheiten für junge Familien mit Kindern. Dabei steht besonders das preisgünstige (reine Baukosten 1.700 DM/qm) und umweltgerechte Bauen im Vordergrund. Eine Kostenreduzierung wird vorwiegend im Bereich der städtebaulichen Erschließung und Bebauungsplanung erreicht, indem eine Standardisierung der Häusertypen vorgenommen wird. Realisiert werden 1999 insgesamt 24 Einfamilienhäuser und vier Doppelhäuser auf dem 4,8 ha großen Areal des ehemaligen Militärgeländes **(BMVBW 2000, S. 62 f.)**.

**Abb. 3.217**
Pilotprojekt Garnison Cracau

Die Einfamilien- und Doppelhäuser werden zwei- bis zweieinhalbgeschossig in kostengünstiger und flächensparender Bauweise errichtet. Das Wohngebiet bildet eine interessante Dependance zu den Kasernengebäuden **(Abb. 3.218)**. Die verkehrliche Erschließung erfolgt über die Thomas-Mann-Straße und im Innenbereich über eine verkehrsgedämpfte bogenförmige Nebenstraße. Für den RADV werden die Erschließungsstraßen freigegeben. Im Bereich der Wohngebäude befinden sich vier Stichstraßen, die ausschließlich für den FUGV vorgesehen sind. Das gesamte Wohngebiet wird in 500 m (nordöstlich) durch die Straßenbahnlinie sowie in 600 m (südwestlich) durch eine Buslinie angeschlossen. **(Abb. 3.219)**

**Abb. 3.218**
Wohngebiet innerhalb der Garnison Cracau

Münster: Das Quartier der ehemaligen Hindenburgkaserne hat die besonders

**Abb. 3.219** Magdeburg: Stuktur, Verkehrsnetz

**Abb. 3.223** Münster: Stuktur, Verkehrsnetz

**Abb. 3.220**
Wohnquartier ehmalige Hindenburgkaserne

**Abb. 3.221**
Verkehrsgedämpfte Nebenstraße

günstige Voraussetzung für die Realisierung einer autofreien Siedlung. Das innenstadtnahe Wohnquartier Weissenburg (2.4 km südlich des Stadtzentrums) ist auf dem ehemaligen Kasernengelände im Stadtteil Geist geplant. Der südliche und westliche Teil des Areals wird vom Technischen Hilfswerk (heute Johanniter-Unfall-Hilfe) seit den 50er Jahren genutzt. Die autofreie Siedlung wird 1998 mit 225 Wohneinheiten in Zusammenarbeit mit den Partnern Johanniter-Unfall-Hilfe, Wohnungsgesellschaft Münsterland und der Stadtverwaltung Münster geplant und ab dem Jahre 2000 realisiert. Es entstehen auf dem Areal 156 Wohneinheiten in Form von drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern sowie 40 Reihenhäuser. Von besonderer Bedeutung bei der Planung und Realisierung ist die Integration der zwei Verwaltungsgebäude in das gesamte autofreie Wohnquartier **(Abb. 3.220)** sowie die Integration der zukünftigen Bewohner in den Planungsprozess.

**Abb. 3.222**
Radwege- und Fußwegenetz

Die verkehrliche Erschließung erfolgt mit dem MIV zur Anlieferung (Feuerwehr, Unfallwagen, Müllabfuhr etc.) der Wohngebäude über eine verkehrsgedämpfte Nebenstraße **(Abb. 3.221)**, welche von der Metzer Straße abgehend durch das Wohnquartier in die Habichtshöhe mündet. Das Wohngebiet wird in 200 m bis 300 m Entfernung von drei Buslinien mit dem ÖPNV erschlossen. Das Radwege- und Fußwegenetz erschließt sich über das gesamte Quartier netzförmig **(Abb. 3.222)**. An drei Stellen wird das Wegenetz ausschließlich dem FUGV zur direkten Erschließung der Wohngebäude vorbehalten **(Dittrich et al. 1998, S. 22 ff. )**. **(Abb. 3.223)**

**Abb. 3.224**
Große Heide ÖPNV

### 3.4.3.2 Bewertung: Funktionsmischung und Verkehrsartennutzung

Die Wohnsiedlung Große Heide ist durch das Waldgebiet Große Heide im Norden **(Abb. 3.224)** und durch Sportflächen im Süden der Siedlung gut mit Naherholungsflächen durchmischt. Dagegen liegen die nächsten Versorgungseinrichtungen für den täglichen und wöchentlichen Bedarf erst in 500 m bis 1000 m Reichweite an der Burgwedeler Straße. Um eine bessere Durchmischung des gesamten Quartiers zu garantieren, sollten kleinere Dienstleistungs- und Einkaufsmöglichkeiten in der direkten Umgebung geschaffen werden. **(Abb. 3.225)**

**Abb. 3.226**
Große Heide: ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr befindet sich jeweils auf einem zugelassenen Stellplatz vor den Hauseingängen oder direkt an der verkehrsgedämpften Erschließungsstraße **(Abb. 3.226)**. Die Besucher der Anwohner dürfen mit dem Pkw nur außerhalb der Siedlung auf den vorgesehenen Parkflächen an der C.-Loges-Straße sowie An der Hilligenwöhren parken. Die Erschließung der autoreduzierten Siedlung mit dem ÖPNV wird durch die östlich liegende Stadtbahnhaltestelle in 300 m Entfernung geregelt. Da die nächste Bushaltestelle (Endpunkt der Linie 125) erst im Westen in 500 m Entfernung der Wohnsiedlung liegt, ist diese ÖPNV-Erschließung nicht optimal ausgenutzt. Deswegen wäre eine Verlängerung der Buslinie in Richtung An der Hilligenwöhren von Nöten. **(Abb. 3.227)**

Das neue Wohngebiet, auf einem Teilstück der ehemaligen Garnison Cracau, ist

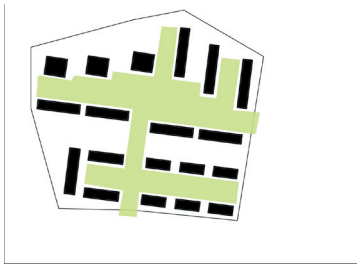


**Abb. 3.225** Naherholung (Hannover)

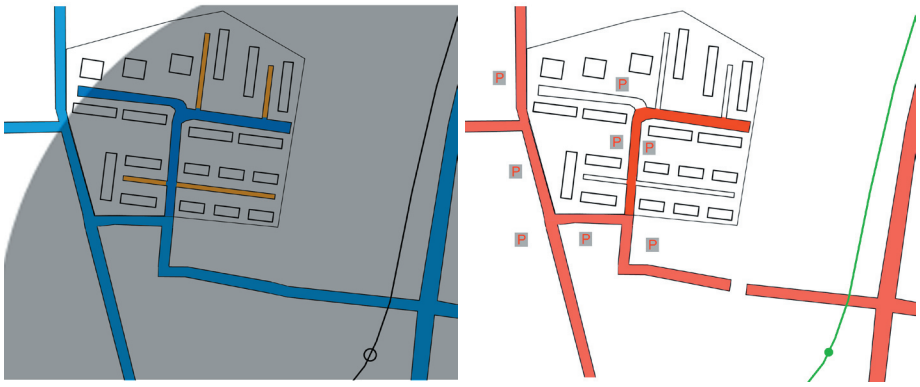


**Abb. 3.227** ÖPNV, ruhender Verkehr (Hannover)

nicht mit Dienstleistungseinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten durchmischt. An der Straßenbahnhaltestelle befindet sich ein Einkaufszentrum mit Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf. Um eine bessere Durchmischung des gesamten Areals zu garantieren, müssen sich in den noch brachliegenden Kasernengebäuden in Zukunft neue Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen ansiedeln. Die Naherholung des Quartiers wird durch die umfassenden Grünbereiche in der direkten Umgebung **(Abb. 3.228)** und durch das Naherholungsgebiet Prestersee garantiert. **(Abb. 3.229)**

**Abb. 3.228**
Grünbereiche in direkter Umgebung

Jedes Einfamilienhaus besitzt einen Stellplatz vor der Haustür. Parallel zu den Erschließungsstraßen werden die überwiegend für den FUGV vorgesehenen Fußgängerbereiche als Pkw-Stellplätze der Besucher bzw. der Zweitwagen genutzt **(Abb. 3.230)**. Dies könnte durch einen eigens für Besucher vorgesehenen Stellplatzbereich am Rande der Siedlung verhindert werden. Der Radius von 300 m um die Straßenbahnhaltestelle (Endpunkt) zeigt die ungenügende Erschließung des Wohnquartiers mit dem ÖPNV. In diesem Zusammenhang sollte die in 500 m entfernt verlaufende Buslinie über den Klusendamm geführt werden und somit das Wohngebiet durch neue Bushaltestellen an den ÖPNV anschließen. **(Abb. 3.231)**

**Abb. 3.230**
Garnison Cracau: Parken auf Fußgängerweg

Die autofreie Wohnsiedlung Weissenburg wird in 300 m bis 500 m Entfernung ausreichend mit Nahversorgungseinrichtungen, wie z.B. Lebensmittelgeschäften, Restaurants, Drogerien, Einrichtungen des Gesundheitswesens, Schulen und Kindertagestätten, versorgt. Grünverbindungen sowie Sport- und Spielplätze decken den Bereich der direkten Naherholung in 400 m bis 600 m Reichweite ab. **(Abb. 3.232)**

**Abb. 3.233**
Autofreie Siedlung Weissenburg: ÖPNV

Die direkte Nähe zur Bushaltestelle (südöstlich der Siedlung) an der Metzer Straße **(Abb. 3.233)** und zum Carsharing- und Besucherparkplatz (nordöstlich der Siedlung) in 200 m Entfernung **(Abb. 3.234)** schafft ein ausgeglichenes Nutzungsverhältnis zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr. **(Abb. 3.235)**

**Abb. 3.234**
Carsharing- und Besucherparkplatz

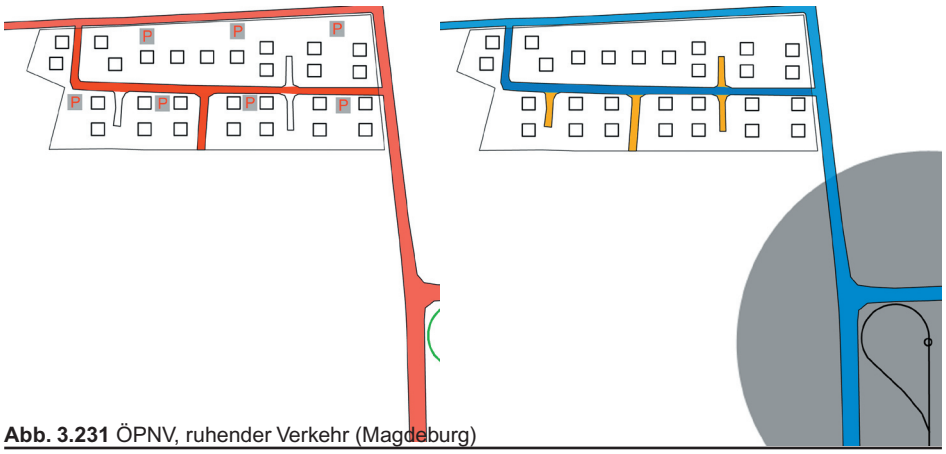


**Abb. 3.231** ÖPNV, ruhender Verkehr (Magdeburg)

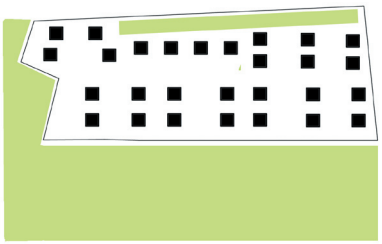


**Abb. 3.229** Naherholung (Magdeburg)

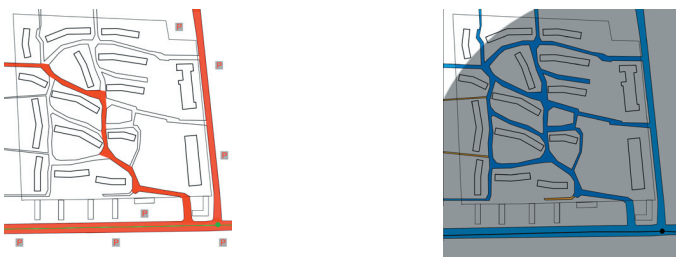


**Abb. 3.235** ÖPNV, ruhender Verkehr (Münster)

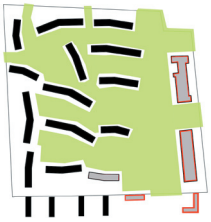


**Abb. 3.232** Versorgung, Naherholung

### 3.4.4 Resümee und Bewertung der Siedlungsuntersuchung in den untersuchten Städtepaaren Leipzig und Hannover sowie Magdeburg und Münster

*Wie werden die unterschiedlichen Rechtsnormen (Gesetze und Leitbilder) in den ost- und westdeutschen Städten bzw. Siedlungen in den verschiedenen Zeitepochen umgesetzt?*
Die dargestellten Siedlungen der 50er und 60er Jahre sowie der 70er und 80er Jahre sind in den wichtigsten Epochen der ost- und westdeutschen Stadtentwicklung entstanden. Die Nachkriegssiedlungen werden von 1950 bis 1965 geplant und realisiert. In dieser Zeit ist die Herstellung von neuem Wohnraum innerhalb der kriegszerstörten Städte von besonderer Bedeutung. Die städtebauliche Ausformulierung der ost- und westdeutschen Siedlungseinheiten, nach dem Ideal der kollektiv geprägten (sozialistischen) Gesellschaftsordnung und das auf das Individuum ausgerichtete (demokratische) Gesellschaftssystem, wird in der Umsetzung dieser ausgewählten Nachkriegssiedlungen noch nicht deutlich.

Die Parallelen der ost- und westdeutschen Siedlungsstruktur liegen in der Auflockerung und Gliederung von Zeilengebäuden sowie in der Freihaltung von privaten Pkws bzw. vom ruhenden Verkehr in den Siedlungsinnenbereichen. Die Unterschiede zeichnen sich durch die Bauweise und die Realisierung der Anzahl der Wohneinheiten ab. In Leipzig wird das Wohnquartier Dunckerviertel durch die Anwendung des Großblockverfahrens errichtet, in Hannover entsteht der Constructa-Block in einer verputzten Ziegelbauweise. In den untersuchten Nachkriegssiedlungen werden in Leipzig und Magdeburg doppelt so viele Wohneinheiten realisiert wie in Hannover und Münster. Dies liegt vor allem an der Gebäudestrukturierung. In Leipzig und Magdeburg werden die Wohnzeilen in vier- bis fünfgeschossige Mehrfamilienhäuser aufgeteilt, in Hannover und Münster entstehen überwiegend zweigeschossige Reihenhäuser sowie viergeschossige Mehrfamilienhäuser.

Die Nachkriegssiedlungen in Leipzig und Magdeburg entstehen auf der Grundlage der 16 Grundsätze des Städtebaus. Sie besitzen nach heutigen Ansprüchen eine ideale Verdichtung im Sinne einer ausgeglichenen Verteilung der Höhen und Abstände der realisierten Gebäudezeilen. Eine negative Entwicklung ist durch die Freigabe der ehemals autofreien Innenbereiche der Wohnsiedlung für den ruhenden Verkehr zu verzeichnen. Im Gegensatz dazu sind in der Constructasiedlung in Hannover die grünen Siedlungsinnenbereiche weiterhin ausschließlich nur für den FUGV und RADV freigegeben. Der ruhende Verkehr ist an den Haupt- und Nebenstraßen im Außenbereich der Siedlung positioniert. Diese Situation stellt eine hohe Lebensqualität für die Bewohner dar, denn diese Siedlungsentwicklung kommt dem Konzept der autofreien Siedlungen gleich.

In den Großwohnsiedlungen aus den 70er und 80er Jahre werden die ost- und westdeutschen Unterschiede in der Ausformulierung des Ideals der Verdichtung besonders deutlich. Die Übereinstimmung liegt in der Gestaltung der Wohnsiedlungen in vorgefertigter Bauweise mit fünf- bis zehngeschossigen sowie zehn- bis 15-geschossigen Gebäudezeilen oder Wohnblöcken. Die Verschiedenheit liegt zum einen in der Planung zum anderen in der Realisierung der ost- und westdeutschen Großwohnsiedlungen. Wird in den Großwohnsiedlungen der DDR die Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung (besonders der Versorgungseinrichtungen) innerhalb der Siedlung angestrebt und erreicht, so kommt es in Großwohnsiedlungen in Westdeutschland zu einer geringeren Mischung der städtebaulichen Funktionen Wohnen und Arbeiten. Bei der Planung der verkehrlichen Anbindung ostdeutscher Großwohnsiedlungen wird vor allem darauf geachtet, dass diese im Bereich des ÖPNV gut an das städtische Netz angeschlossen werden. Das gesamte Gebiet Leipzig-Grünau wird im nördlichen und südlichen Bereich durch Straßenbahnlinien erschlossen, im Zentrum der Siedlung liegt die SV-Bahntrasse mit vier Haltestellen. Außerdem queren mehrere Buslinien das gesamte Gebiet in Nord-Süd-Richtung. In Hannover ist die Mühlenberg Großwohnsiedlung dagegen nur mit einer U-Bahnstation und zwei Buslinien im Bereich des ÖPNV ausgestattet.

Der generelle Unterschied liegt in der realisierten Anzahl der Wohnkomplexe in Ost- und Westdeutschland. In der DDR entstehen grosse Areale vereinheitlicht bebauter Siedlungen, in ihrer Ausführung ohne merkliche charakterliche Unterschiede zu anderen DDR-Großsiedlungen. Diese werden durch die umfassende Erschließung

der extensiven Wohnstandorte in den 80er Jahren baulich weiter verdichtet. Die Einwohnerzahlen liegen in Grünau bei 87.000, in Neu Olvenstedt bei 28.000. Dagegen hat Mühlenberg nur 10.000 und Kinderhaus 16.000 Einwohner.

Die Verdichtung der extensiven Wohnstandorte in der DDR wird besonders durch die zentrale Verordnung der Erfüllung der Wohnungsbauprogramme bis 1990 sowie der 1981 verabschiedeten Komplexrichtlinien für Neubauwohnungen erreicht. Die Forderung der städtebaulichen Dichte innerhalb dieser neuen Wohnungsbaustandorte am Rande der Stadt geschieht durch einen extremen Maßstabssprung in der Höhe der Gebäudeeinheiten. Dies wird in den westdeutschen Großsiedlungen Anfang der 80er Jahre revidiert. Eine Erweiterung der Gebäudestruktur findet nur im geringen Maße statt. In den Neubausiedlungen gehen die Bevölkerungszahlen in dieser Zeiten stetig zurück, da sich die Bewohner häufig in die umfassend sanierten innerstädtischen Stadtteile zurückziehen. In diesem Zusammenhang setzt eine starke Segregation ein, da keine Nachfrage nach einer verdichteten Wohnweise mehr existiert. Es werden im Rahmen des Wohnungsbau-Förderungsprogrammes umfangreiche Wohnumfeld-Verbesserungsmaßnahmen vorgenommen. In diesem Zusammenhang werden überdimensionierte Parkplatzflächen (Parkdecks) zu Naherholungsräumen und Spielplätzen umgestaltet sowie qualitative Eingangsbereiche geschaffen.

Die Forderung nach Durchmischung der Großwohnsiedlungen in den Richtlinien des sozialistischen Wohnkomplexes stellt eine positive städtebauliche Entwicklung innerhalb der ostdeutschen Siedlungseinheiten dar. Denn durch die vorgegebene Anzahl an Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen für den täglichen und wöchentlichen Bedarf werden die anstehenden Wege der Versorgung für die Bewohner verringert und zum überwiegenden Teil zu Fuß erledigt. In den westdeutschen Großwohnsiedlungen steht durch die geringere Anzahl der realisierten Wohneinheiten kein so großes Angebot an Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen wie in den ostdeutschen Siedlungen zur Verfügung.

Nach der Wiedervereinigung liegt das Ideal in einer kleinteiligen, funktionsdurchmischten und ökologisch orientierten Siedlungsstruktur. In diesem Zusammenhang entstehen Wohnsiedlungen auf militärischen Konversionsflächen oder ehemaligen Gewerbe- oder Industrieflächen. In der Realisierung dieser neuen Wohnquartiere ist in den neuen und alten Bundesländern ein Unterschied zu verzeichnen. Während in Westdeutschland die Wohnsiedlungen im Rahmen eines ökologisch orientierten Bauprozesses überwiegend verdichtet geplant werden, entstehen in den neuen Bundesländern z.T. unverdichtete, weder flächen- noch ressourcensparende Einfamilienhausgebiete. Dies wird besonders deutlich in den untersuchten Wohnsiedlungen in Magdeburg (ehemalige Garnison Cracau) und Münster (ehemalige Hindenburgkaserne). In Münster entstehen auf einem 3.5 ha großen Areal 195 Wohneinheiten in aufgelockerter Bauweise mit viergeschossigen Mehrfamilienhäusern. Im Gegensatz dazu werden in Magdeburg auf einem 4.8 ha großen Teilgelände der ehemaligen Garnison Cracau nur 28 Wohneinheiten mit zweigeschossigem Einfamilienhausbau geschaffen. Ferner erfolgt eine ausreichende Versorgung des neuen Wohnquartiers auf dem Grundstück der ehemaligen Hindenburgkaserne durch Nahversorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf in 300 m bis 400 m Reichweite. In Magdeburg müssen die Bewohner über 600 m weit laufen, um die nächsten Versorgungseinrichtungen zu erreichen. Diese ökologischen und auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Wohnsiedlungen werden in den alten Bundesländern durch autofreie Siedlungen (Münster-Weissenburg) und autoarme Siedlungen (Hannover-Große Heide) realisiert. Die nachhaltige Vorgabe der Innenentwicklung wird in den neuen Bundesländern durch die Revitalisierung von Konversionsflächen, überwiegend ehemalige Kasernenflächen (Magdeburg-Garnison Cracau), verwirklicht. Der Unterschied liegt in der Ausführung der Verdichtung. In Magdeburg entstehen meist außerhalb einer städtischen Nachbarschaft Wohngebiete mit Einfamilienhäusern. Hingegen wird in Münster im innerstädtischen, gut durchmischten Quartier eine höhere Verdichtung der Gebäudestruktur durch Mehrfamilienhäuser angestrebt. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung müssen zukünftige Wohnsiedlungen gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden, so autoarm wie möglich und mit Nahversorgungs- und Naherholungseinrichtungen ausgestattet sein. Darüber hinaus sollte bei der Realisierung einer verträglichen Verdichtung der Siedlungsstruktur darauf geachtet werden, dass eine ausgeglichene Maßstäblichkeit durch kleinteilige und flexible Gebäudestrukturen entsteht.

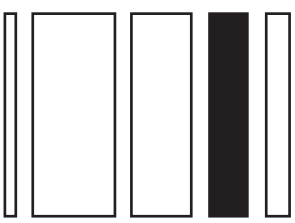
# 4 Zusammenfassung der Forschungsarbeit mit resultierenden Handlungsempfehlungen


**4.1**

**Zusammenfassung und vergleichende Bewertung der städtebaulichen und verkehrlichen Untersuchung**

**4.2**

**Rahmenbedingungen für eine nachhaltige städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Stadt der Zukunft**

## 4. Zusammenfassung und Ausblick

Die Forschungsarbeit stellt in der gegenüberstellenden Analyse die ost- und westdeutschen Planungsprinzipien im Zeitraum von 1945 bis 2000 dar, um einen klaren Überblick über die ost- und westdeutsche Stadt- und Verkehrsentwicklung zu schaffen sowie die Ermittlung des bestmöglichen Stadt- und Verkehrsgefüges aufzuzeigen. Auf die als Fragen formulierten Thesen nach dem städtebaulichen und verkehrlichen Aufbau der Städte in Ost- und Westdeutschland, dem Umgang mit der Stadtstruktur und der Verteilung der städtebaulichen Funktionen sowie der Verkehrsstruktur wird bei den vorherigen Kapiteln in den jeweiligen Resümees eingegangen. Die Zusammenfassung der Forschungsarbeit liefert die Reflektion der wichtigsten Planungsprinzipien, aus denen sich Handlungsempfehlungen entwickeln lassen. Darüber hinaus werden die Unterschiede und Übereinstimmungen hinsichtlich der ost- und westdeutschen Rahmenbedingungen, Rechtsnormen sowie Steuerungsinstrumente demonstriert.

4.1

### 4.1 Zusammenfassung und vergleichende Bewertung der städtebaulichen und verkehrlichen Untersuchung

Die Unterschiede bezüglich der ost- und westdeutschen Rahmenbedingungen liegen zum einen in dem jeweiligen Charakter der beiden Staaten und der ökonomischen Leistungsfähigkeit zum anderen in der unterschiedlichen Weltanschauung wie das sozialistische Staatssystem auf der einen Seite und der demokratische Föderalismus auf der anderen Seite. Diese schlagen sich besonders in den einzelnen Leitbildern und Gesetzesnormen nieder.

Die **Leitbilder** Ost- und Westdeutschlands prägen wie folgt die städtebauliche Entwicklung der beiden Staaten bis hin zur Wiedervereinigung 1990. In der BRD werden die kriegszerstörten Städte in den 50er und 60er Jahren unter dem Einfluss der überarbeiteten Charta von Athen neu gegliedert und strukturell aufgelockert. Die Neuordnung der Stadtsysteme erfolgt durch moderne Verkehrsachsen und Siedlungsstrukturen. Nach der Auflockerung und der daraus resultierenden Erweiterung von Siedlungsflächen werden neue Konzepte zur Verdichtung der Stadtstruktur entwickelt. Das städtebauliche Leitbild der Urbanität durch Dichte sowie das verkehrliche Leitbild der autogerechten Stadt beeinflussen die Stadtentwicklung in den 60er und 70er Jahren erheblich. Die Umsetzung dieser Leitbilder führt zu einer Ausweitung der Stadtstruktur in die Stadtregion und zu Trabantenstädten am Stadtrand. Dem Trend der hemmungslosen Stadterweiterung bzw. Suburbanisierung soll ab Mitte der 70er Jahre durch die Leitbilder der behutsamen Stadterneuerung sowie der ökologisch orientierten Stadtentwicklung entgegengewirkt werden. Diese stadtharmonischen Leitbilder unterstützen im Gegensatz zur extremen Stadtausdehnung die Innenentwicklung bzw. Reurbanisierung und ökologische Entwicklung der Städte. In der DDR dagegen orientieren sich die neuen Leitbilder der Wiederaufbauphase bis Mitte der 50er Jahre an sowjetischen Vorbildern. In dieser Zeit werden im innerstädtischen Bereich vor allem Zentrale Plätze und Magistralen realisiert. Die Wende des gesamten Bauwesens geschieht durch die Umstellung der Bauproduktion auf industrielle Bauverfahren bis in die späten 70er. Durch Typisierung und Montagebauweise werden zentrale Gebäude sowie neue Wohngebiete nach sozialistischem Anspruch (sozialistische Wohnkomplexe) ausgeführt. Da trotz der effektiven Bauweise der allgemeine Wohnungsnotstand nicht gedeckt werden kann, wird das Wohnungsbauprogramm verabschiedet, das durch seinen komplexen Wohnungsbau stadtbildprägend für die größten ostdeutschen Städte wird. In der Zeit des extensiven Wohnungsbaus am Stadtrand wird im innerstädtischen Bereich der Aufbau von sozialistischen Stadtzentren bis Mitte der 70er Jahre und die komplexe Umgestaltung bis Ende der 80er Jahre geordnet.

Die unterschiedlichen **Gesetzesnormen** sind in Ost- und Westdeutschland folgendermaßen gestaltet. In Westdeutschland formt das Aufbaugesetz der Länder die Erhaltung des föderalistischen Systems. Mit der Einführung des Bundesbaugesetzbuches Anfang der 60er Jahre werden die Belange der

verkehrlichen Entwicklung in die Bauleitplanung mit aufgenommen. Das Städtebauförderungsgesetz von 1971 schafft die rechtliche Grundlage für die Modernisierung und Sanierung der Altbausubstanz in den innerstädtischen Wohnbereichen. Mitte der 70er Jahre wird die Generalverkehrsplanung zur Generalverkehrsentwicklungsplanung ausgeweitet und regelt nun in gegenseitiger Abstimmung alle Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, RADV und FUGV). In diesen Jahren wird auch die Rechtsgrundlage der Bürgerbeteiligung im Rahmen der Stadtplanung in das Bundesbaugesetz eingeführt. Mit der Einführung des Baugesetzbuches (BauGB) 1987 werden die Bereiche Städtebau, Verkehr und Umweltbelange rechtlich geregelt. Dabei spielt besonders das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) von 1990 eine wichtige Rolle, da nun erstmals die ökologische Stadt- und Verkehrsplanung rechtlich abgesichert wird. In der DDR werden die geltenden Gesetze, Verordnungen und Richtlinien zunächst im Aufbaugesetz Anfang der 50er Jahre festgeschrieben. Verordnungen der Industrialisierung des Bauwesens sehen Mitte der 50er Jahre die Typisierung von Gebäudebauserien vor. Im Zusammenhang mit dem Wohnungsbauprogramm entstehen Anfang der 80er Jahre Komplexrichtlinien für Neubauwohnungen, die neben der Planung des komplexen Wohnungsbaus auch den komplexen Bau von gesellschaftlichen Einrichtungen, Frei- und Verkehrsflächen und Ausstattung der technischen Versorgung vorsehen. Um den neuen Methoden des Städtebaus sowie des Verkehrswesens in den 80er Jahren gerecht zu werden, werden die Grundsätze der sozialistischen Entwicklung von Städtebau und Architektur neu überarbeitet und die Komplexrichtlinien für die städtebauliche Planung verabschiedet (vergleiche Kapitel 2.3).

Weitere **Unterschiede** sind innerhalb des **Aufbaus der beiden Staatssysteme** zu sehen. In der BRD wird durch das Grundgesetz der föderalistische Aufbau des Staates, die soziale Marktwirtschaft, die Rolle der Parteien und die Stellung des Bürgers sowie der Interessensgruppen festgeschrieben. Im Gegensatz dazu wird in der DDR der zentralistische Staatssozialismus durch die Planwirtschaft und staatliche Kontrolle durch Parteientscheidungen durchgesetzt. Die stärksten Unterschiede sind im Umgang mit dem geltenden Recht zu verzeichnen. In der DDR hatten Parteibeschlüsse stets Vorrang vor den Rechtsnormen. Die staatlichen Organe verfügen über alle Instrumentarien des Planungsprozesses. An oberster Stelle der ostdeutschen Planungshierarchie steht das Politbüro und das Zentralkomitee der SED mit den Abteilungen Bauwesen und Verkehr, die Bezirks- und Stadtleitung sind diesen unterstellt. Der Bezirks- und Stadtrat sowie kommunale Vertreter werden mit der Umsetzung der verbindlichen städtebaulichen Aufgaben bzw. den gesellschaftspolitischen Zielvorstellungen beauftragt. Dagegen werden die Gesetze in Westdeutschland vom Bundestag oder vom Landtag beschlossen und sind bindende Rechtsfestsetzungen. Die Gemeinde ist als bürgerschaftliche Selbstverwaltung (Gebietskörperschaft) tätig und erarbeitet Gemeindesatzungen wie z.B. den Bebauungsplan (vergleiche Kapitel 2.2). Darüber hinaus ist die ökonomische Potenz der BRD stärker als die der DDR, dies liegt besonders am westdeutschen Zugang zu den Märkten der Weltwirtschaft sowie der internationalen ökonomischen und wissenschaftlichen Kooperation. Unterstützt wird das unausgeglichene wirtschaftliche Verhältnis durch die Rolle der Währung. Die westdeutsche D-Mark ist innerhalb des Wirtschaftssystems der Europäischen Union sowie der Ostblockstaaten konvertierbar, dagegen ist die ostdeutsche Mark fast ausschließlich im Rahmen des wirtschaftlichen Zusammenschlusses der Ostblockstaaten zu kalkulieren.

**Übereinstimmung** des ost- und westdeutschen Systems ist **innerhalb der praktischen Umsetzung** im Bereich Bau- und Verkehrspolitik zu sehen. Parallelitäten sind besonders bei den Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrsorganisation sowie bei der Anlage von Fußgängerzonen festzustellen. Die Darstellung der umgesetzten ost- und westdeutschen Rechtsnormen zeigt, dass trotz der Teilung Deutschlands 1949 und des Mauerbaus 1961 eine parallele städtebauliche und verkehrliche Entwicklung zu verzeichnen ist.

Dies wird deutlich durch die jeweils übernommenen städtebaulichen und verkehrlichen Planungsprinzipien. In der DDR wird im Zusammenhang mit der

Industrialisierung des Bauwesens das Konzept der Vorfertigung von Bauteilen sowie deren Typisierung entwickelt, um ein schnelles und kostengünstiges Baugeschehen zu garantieren. Gemeinsamkeiten sind zwischen den ost- und westdeutschen Planungsprinzipien im Rahmen der Realisierung von Großwohnsiedlungen zu verzeichnen. In den 70er Jahren werden gleichzeitig sowohl in Westdeutschland als auch in Ostdeutschland innerstädtische Verkehrsstraßen zu Fußgängerzonen umgebaut. Die Sanierung von Altbauquartieren wie denkmalgeschützter Gebäude, gefördert durch das Denkmalschutzjahr im Jahre 1975, verläuft in Ost- und Westdeutschland fast parallel. In der Bundesrepublik wird jedoch durch die wirtschaftlichen Bedingungen eine umfangreichere Aufbesserung der festgelegten Sanierungsgebiete vorgenommen als in der DDR. Die in der Mitte der 70er Jahre in Westdeutschland entwickelten und realisierten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. Verkehrsdämpfung werden in der DDR in den 80er Jahren Richtlinien für die Verkehrsberuhigung in den Städten festgesetzt und verwirklicht.

Ein Austausch der städtebaulichen und verkehrlichen Planungsmethoden zwischen der DDR und der BRD wird durch die internationalen Budapester Konferenzen möglich bzw. vorangetrieben. Innerhalb dieser internationalen Konferenzen werden die neuesten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen der zehn beteiligten Länder (BRD, CSSR, DDR, Finnland, Österreich, SFR Jugoslawien, UdSSR, Ungarische VR, VR Bulgarien und VR Polen) an Hand von Diavorträgen, Kartenmaterial und Filmen veranschaulicht **(Schleife 1978, S. 344 ff.)**. Dadurch findet ein reger Informationsfluss zwischen diesen Ländern und damit auch zwischen der DDR und der BRD statt.

Übereinstimmungen sind auch in der Erstellung der einzelnen städtebaulichen und verkehrlichen Pläne zu verzeichnen. Der ostdeutsche Generalbebauungsplan und der westdeutsche Bebauungsplan werden in Abstimmung mit dem Generalverkehrsplan entwickelt und sind 10 bis 15 Jahre rechtskräftig. Es werden Zielstellungen formuliert und Analysen mit Entwicklungsvarianten erstellt. Der bedeutendste Unterschied liegt in der Beteiligung der Bürger am Aufstellungsverfahren. In Westdeutschland werden die Bürger schon zu Beginn bei der Ausarbeitung des Vorentwurfes öffentlich beteiligt, in Ostdeutschland werden die eingebrachten Eingaben der Bürger an staatliche Stellen mit berücksichtigt, aber kaum direkt beim Aufstellungsverfahren einbezogen. Der Generalverkehrsplan ist sowohl in Westdeutschland als auch in Ostdeutschland in einem Zeitraum von 20 Jahren rechtskräftig, wobei die Überprüfung und eine detailliertere Darstellung des GVP innerhalb von 5 Jahren erfolgt. Der ost- und westdeutsche GVP wird mit Hilfe von Verkehrszustandsanalysen, Prognosen und Realisierungskonzepten erarbeitet sowie jeweils mit den städtebaulichen Plänen GBP und B-Plan abgestimmt (vergleiche Kapitel 2.2.5).

In den folgenden Absätzen werden die wichtigsten ost- und westdeutschen **Planungsprinzipien** aus dem zweiten Kapitel der Forschungsarbeit aufgegriffen, aus denen sich später zukünftige Handlungsempfehlungen entwickeln lassen. Dazu gehört die interdisziplinäre Zusammenarbeit von Städtebau und Verkehr mit der Einflussnahme auf eine optimale Verkehrsentwicklung und einer einheitlichen Förderung von städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen, die zusammenhängende Weiterentwicklung des SrV und KONTIV, die Ausarbeitung des Idealbildes Modal Split und das Konzept des Tempolimits, die einheitliche Regelung des ruhenden Verkehrs auf der örtlichen Ebene, die verkehrliche Umsetzung des ober- und unterirdischen Stadtbahnprinzips von Hannover in anderen Städten, die städtebauliche Umsetzung der Leitbilder Städtenetze und Dezentrale Konzentration sowie das Konzept Zwischenstadt. Darüber hinaus soll das Prinzip der Funktionsverteilung bzw. Funktionsmischung innerhalb des Stadtquartiers in den Handlungsempfehlungen weiterentwickelt werden.

Im Rahmen der **interdisziplinären Zusammenarbeit** von Städtebau und Verkehr ist die rechtlich geregelte Kooperation von Stadt- und Verkehrsplanung in der ostdeutschen Planungspraxis vorbildlich. Das Ministerium für Verkehrswesen und das Ministerium für Bauwesen arbeiten bei der langfristigen Planung der Städte

eng zusammen. Es werden die Generalbebauungs- und Generalverkehrspläne stets in enger Zusammenarbeit entwickelt. Während der Planung werden fortwährend Analysen, Schlussfolgerungen und Zwischenergebnisse sowie neue Erkenntnisse ausgetauscht. Dieser stete Informationsaustausch zwischen Städtebauern und Verkehrsplanern führt in der Praxis zu einer ausgewogenen Einordnung der Verkehrsnetze und deren Anlagen in die baulich-räumliche Struktur des Stadtgefüges.

Eine **zusammenhängende Weiterentwicklung** des ostdeutschen Systems der repräsentativen Verkehrbefragung (SrV) und der westdeutschen kontinuierlichen Verkehrsbefragung (KONTIV) kann zu komplexeren Daten für die gesamtdeutsche städtebauliche und verkehrliche Planungspraxis führen. In erster Linie müssen die Unterschiede der beiden Befragungssysteme analysiert und optimiert sowie die Gemeinsamkeiten herausgearbeitet werden. Danach können die Vorteile beider Erhebungsmethoden als gemeinsame Grundlage dienen. Auch die Nutzung der praktischen Erfahrungen in den einzelnen Städten kann zu einem ganzheitlichen Befragungssystem führen **(Ackermann 2000, S. 135 f.)**. Die Verknüpfung von **SrV und KONTIV** ist eine wichtige Vorraussetzung für zukünftige Anforderungen an die verkehrspolitischen Entscheidungen und ermöglicht eine ausgeglichene Anwendung im gesamtdeutschen Planungsprozess. Dadurch wird eine aufeinander abgestimmte Datengrundlage für die zukünftige Verkehrsplanung und somit eine komplexe Stadtplanung geschaffen, die nicht nur auf Bundesebene, sondern in allen Ländern und Kommunen Verwendung finden sollte.

Die **Ausarbeitung des Idealbildes Modal Split**, Aufteilung der Fahrten bzw. Wege in die Anteile 20% MIV, 20% ÖPNV, 20% RADV und 40% FUGV kann eine zukünftige stadtverträgliche Verkehrsentwicklung schaffen. In diesem Zusammenhang müssen Anreize geschaffen werden, die den Umweltverbund, bestehend aus ÖPNV, RADV und FUGV, im Gegensatz zum MIV attraktiver gestalten. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Reduzierung der Einzugsbereiche zu den ÖPNV-Haltestellen sowie die Verkürzung der zeitlich zurückgelegten Wegstrecken (komplexe Reisezeit). Dabei sollten besonders die Konzepte Stadtbahn-, Straßenbahn- und Bussysteme neu überdacht werden. Auch im Bereich der Radwegegestaltung, besonders auf dem Gebiet der Sicherheit zum MIV oder gegenüber dem Fußgänger, sind in einigen Städten erhebliche Mängel zu verzeichnen. Fahrradstraßen sind sowohl für den Radfahrer als auch für den Fußgänger eine sichere Alternative, da auf diesen Straßen der MIV sich dem RADV und FUGV unterzuordnen hat. Darüber hinaus müssen für den Fußgänger sichere und attraktive Wegenetze mit hochwertigen Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden, um den Anteil des FUGV auf 40% zu erhöhen.

Die **Geschwindigkeitsreduzierung** in Ortschaften durch Verkehrsdämpfung (Tempo 30) und Verkehrsberuhigung (Tempo 5) erhöht die Chancengleichheit der alternativen Verkehrsarten besonders der Verkehrsteilnehmer des RADV und FUGV. Das Konzept der Tempolimit Reduzierung auf den Hauptverkehrsstraßen von Tempo 50 zu Tempo 40 sowie auf den Nebenstraßen von Tempo 30 zu Tempo 20 hat sich in der Verkehrsplanungspraxis nicht durchgesetzt. In diesem Kontext sollten eher die Vorstellungen einer Differenzierung von Straßen aufgenommen werden, da dieses Prinzip konzeptionell eher durchsetzbar ist.

Mitte der 70er Jahre werden in der DDR in den Richtlinien für den **ruhenden Verkehr** und in der BRD in den unterschiedlichen Bauordnungen festgeschrieben, dass ein Stellplatznachweis pro Wohneinheit nachgewiesen werden muss. Da in Ostdeutschland in der Richtlinie über die Anlagen des ruhenden Verkehrs die ebenerdige Anordnung der Stellplätze festgesetzt ist, kommt es zu einer stärkeren Ausweitung der Parkplatzflächen als in Westdeutschland. Besonders in den ostdeutschen Neubaugebieten des komplexen Wohnungsbaus sowie in den innenstädtischen Bereichen, z.B. in Leipzig während der Messe, werden großflächig Gebiete für den ruhenden Verkehr realisiert. In Westdeutschland dagegen werden Tiefgaragen und Parkpaletten in Wohnsiedlungen sowie im Innenstadtbereich errichtet, um den Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr einzudämmen. Insgesamt muss der Stellplatznachweis mit einem Parkplatz

pro Wohneinheit in den Handlungsempfehlungen überdacht werden, um ein ausgeglicheneres Verhältnis von ÖPNV und MIV herzustellen.

Das beispielhafte **Stadtbahnprinzip**, das die Gleise der Straßenbahn auf eigene Trassen legt, um einen reibungslosen Verkehr auf den Straßen zu gewährleisten, wird in Hannover verkehrlich durch die unterirdische Trassenführung im innerstädtischen Bereich sowie die oberirdische Führung im Außenbereich noch verfeinert. Dies ist ein besonders wichtiges Kriterium für die zukünftige Stadtentwicklung. Demnach sollte dieses Prinzip in den nachfolgenden Handlungsempfehlungen Verwendung finden. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Betrachtung der Umsetzbarkeit in anderen west- und ostdeutschen Städten. In Leipzig werden schon vor der Wiedervereinigung unterirdische Trassen für den ÖPNV im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Bayrischer Bahnhof als optimale Verknüpfung des Hauptbahnhofs und der Leipziger City geplant. Diese Planung wird aber wegen der finanziellen Lage erst einmal ad acta gelegt und erst heute weiterentwickelt. Demnach gab es in Ostdeutschland auch schon Planungsbeispiele für unterirdische Varianten zur optimalen ÖPNV Trassenführung. In diesem Zusammenhang ist es besonders wichtig dieses Stadt- und U-Bahnprinzip in anderen ost- und westdeutschen Städten aufzugreifen und finanziell zu fördern.

Ein wichtiger Ansatz in der Erarbeitung der **zukunftsorientierten Handlungsempfehlungen** liegt in der Verfeinerung bzw. Umsetzung der städtebaulichen Leitbilder der Städtenetze, der Dezentralen Konzentration sowie im Konzept der Zwischenstadt auf andere ost- und westdeutsche Stadtsysteme. Das Konzept der Dezentralen Konzentration soll eine ausgewogene Weiterentwicklung der Städte und Gemeinden ermöglichen und die Suburbanisierung des Umlandes begrenzen. Das Leitbild verbindet punktuelle, zentrale Orte und Entwicklungsschwerpunkte mit den linienhaften Verbindungsachsen und Verkehrsstraßen. Da dieses Konzept bis heute nur auf die Raumregion Berlin-Brandenburg bezogen wurde, stellt sich die Frage der direkten Übertragbarkeit auf andere Regionen wie z.B. die Raumregionen Leipzig-Halle und Expo-Region Hannover. Dies gilt auch für das städtebaulich-verkehrliche Leitbild der Städtenetze, welches auf der kommunalen Ebene für Netzwerke mit anderen Städten eine ausgeglichene Städtekooperation propagiert. Dabei werden die lokalen Eigenkräfte herausgearbeitet und gekräftigt sowie kooperativ gebündelt, diese aufgebaute Kooperation ist mit die wichtigste Aufgabe für die interregional-politische Planungsebene. Im Leitmodell der Zwischenstadt erhält die zersiedelte Stadtregion eine angemessene Eigenständigkeit und Zusammenhalt. Der westdeutsche Zwischenraum von Stadt und Land (Zwischenstadt) ist durch den extremen Suburbanisierungstrend der 70er und 80er Jahre zum undefinierten Raum verfallen. Die zukünftige Aufgabe liegt nun in der umfassenden Gestaltung der Stadt-Land-Verflechtung als ein ganzheitliches soziales und kulturelles Raumgefüge. Dieses Modell ist vorrangig für die Verbesserung der stark verstädterten westdeutschen Agglomerationen entwickelt worden. Da jedoch Suburbanisierungstendenzen in den neuen Bundesländern voranschreiten, kann das Modell der Zwischenstadt auch als Vorbild für die ausgewogene zukünftige Entwicklung der ostdeutschen Stadtregion genutzt werden. Diese gesamtdeutschen Konzepte der Dezentralen Konzentration, der Städtenetze und der Zwischenstadt bieten die Grundlage für die Bildung eines ausgeglichenen Stadt-Region-Geflechtes und sollten demnach generell auf alle ost- und westdeutschen Stadtsysteme übertragen werden.

Aus der vergleichenden städtebaulichen und verkehrlichen Untersuchung innerhalb der Städtepaare Leipzig und Hannover sowie Magdeburg und Münster ergeben sich folgende **Schlussfolgerungen aus den unterschiedlichen ost- und westdeutschen Planungsinstrumenten** für das Stadt- und Verkehrsgefüge. Durch die sozialistische Stadt- und Verkehrspolitik kommt es zur planmäßigen Entwicklung der gesamten Stadtstruktur, wobei an erster Stelle die größtmögliche Effektivität der städtebaulichen und verkehrlichen Systeme steht. In diesem Zusammenhang wird baulich-räumlich die kompakte Bauweise innerhalb der Stadtstruktur sowie die Auslastung der vorhandenen Verkehrsanlagen besonders

im Bereich des Personennahverkehrs planmäßig durchgesetzt. In Leipzig und Magdeburg bleibt die vorhandene Siedlungsfläche in ihren Ausmaßen bis 1989 im Allgemeinen gleich. Erst nach der Wiedervereinigung werden zum Teil Umlandgemeinden in die Stadtstruktur mit eingemeindet, so dass es zu einer anfänglichen Suburbanisierung kommt. In Hannover und Münster werden durch kommunalpolitische Notwendigkeiten der Stadtentwicklung Mitte der 70er Jahre großflächig Gemeinden eingemeindet, was wiederum zur starken Suburbanisierung des Stadtumlandes und zur Zersiedelung der Stadtstruktur führt.

Es ist festzustellen, dass in den vier untersuchten Städten die Verkehrsmittel- bzw. Verkehrsartenwahl unterschiedlich ausfällt. Dies liegt zum einen in der historischen Entwicklung und am Genius loci der einzelnen Städte zum anderen an den Kapazitäten und finanziellen Voraussetzungen. Die Städte Leipzig, Hannover und Magdeburg verfügen z.B. über ein umfangreiches ÖPNV-Netz, Münster dagegen hat einen hohen Radfahreranteil im Arbeits- und Freizeitverkehr. Es ist demnach besonders wichtig die Verkehrsnetze in den einzelnen Städten je nach deren ortsspezifischen Voraussetzungen auszurichten. Trotzdem ist eine starke Förderung des Umweltverbundes von großer Wichtigkeit, da der Flächenverbrauch im Bereich des Umweltverbundes im Gegensatz zum MIV deutlich geringer ist, siehe dazu die Abbildung des Flächenverbrauches pro Verkehrsart. Dabei wird jedoch der Flächenverbrauch im Zusammenhang mit der Stellplatzfläche und nicht im Zusammenhang mit den Verkehrsflächen für den Straßen- und Schienennetzbau aufgezeigt. Um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in den Städten zu erreichen, ist im Bereich des MIV die Weiterentwicklung ökologischer und ökonomischer Verkehrsmittel (Wasserstoffautos, Carsharing etc.) und Verkehrssysteme (computergesteuerte Verkehrsleitsysteme etc.) besonders wichtig.

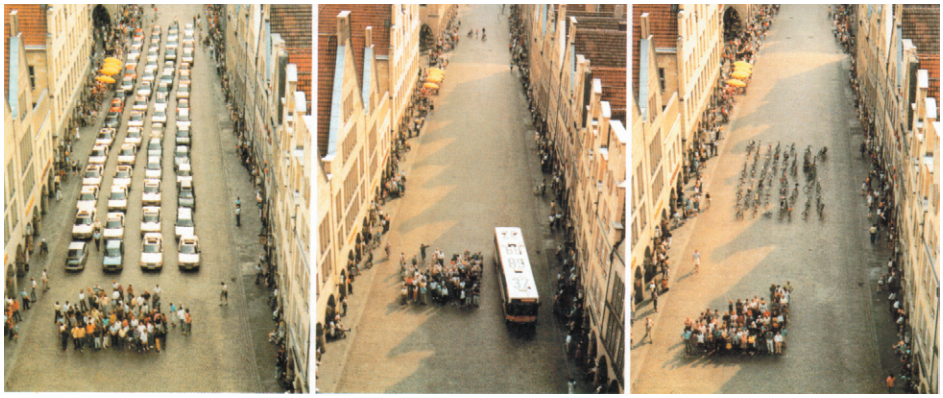


**Abb. 4.1**
Verkehrsarten: Flächenverbrauch

Die vorkriegszeitliche Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe und Industrie mit ihren fußläufig erreichbaren Zielen wird durch die chaotischen städtebaulichen Bedingungen der Nachkriegszeit mittels funktioneller und organisatorischer Planungsinstrumente hinsichtlich der Funktionstrennung sowohl in Ostdeutschland als auch in Westdeutschland vorgenommen. Bei der Darstellung der Funktionsverteilung der ost- und westdeutschen Städtepaare wird deutlich, dass in der DDR und in der BRD die konzentrierte Verteilung der einzelnen Funktionen Arbeiten, Wohnen und Erholung (in der DDR auch die Versorgung) über das gesamte Stadtgebiet stattgefunden hat. Die städtebaulichen Funktionen dienen in der ostdeutschen Stadtplanung der Befriedigung der menschlichen Bedürfnisse zu arbeiten, zu wohnen, sich zu bilden und sich zu erholen. In Westdeutschland werden die städtebaulichen Funktionen in die Kategorien Arbeiten, Wohnen, Erholung und Einkaufen unterteilt. Die konzentrierte Verteilung der unterschiedlichen Stadtfunktionen in Ost- und Westdeutschland lässt eine ausgeglichene Nutzungsmischung innerhalb der einzelnen Stadtviertel kaum noch zu. Da innerhalb des komplexen Wohnungsbaus in den ostdeutschen Städten eine förderliche Durchmischung der Wohnquartiere mit anderen Funktionen stattgefunden hat, liegt in diesen Stadtquartieren die Förderung einer Funktionsmischung nahe, siehe dazu die Untersuchung der Funktionsverteilung in den Städten Leipzig und Magdeburg. Eine städtebauliche Funktionsmischung muss in Zukunft besonders innerhalb der Stadtquartiere neu erfolgen und rechtlich gefordert werden. Denn nur durch eine Mischung der städtebaulichen Funktionen

schafft eine Stadt der kurzen Wege eine Verringerung der zurückgelegten Wege. Die geforderte Nutzungsmischung und damit die ausgeglichene räumliche Zuordnung von Arbeitsplatz-, Dienstleistungs-, Versorgungs- und Freizeitangebote einerseits und Wohnungsangebot andererseits sind die Voraussetzungen für eine Siedlungsstruktur der kurzen Wege. Eine harmonische Nutzungsmischung kann aber nur entstehen, wenn die unterschiedlichen städtebaulichen Funktionen untereinander kompatibel sind. Diese städtebauliche Durchmischung im Kernbereich der Städte kann heute durch die Umnutzung der ehemaligen Militärstandorte, der aufgegebenen Bahn- und Postanlagen sowie der Industrie- und Gewerbebrachflächen erreicht werden.

In der **konkreten Siedlungsuntersuchung** werden die unterschiedlichen städtebaulichen und verkehrlichen Planungsprozesse in den ost- und westdeutschen Städten herausgearbeitet. Dabei wird deutlich, dass in den ausgewählten Nachkriegssiedlungen während der Planung und Realisierung noch keine großen Unterschiede zu verzeichnen sind. In dieser Zeit ist die Herstellung von neuem Wohnraum innerhalb der kriegszerstörten Städte wichtiger als die politische Ausformulierung der unterschiedlichen Gesellschaftsordnungen und Gesellschaftssysteme, zentralistischer Staatssozialismus oder demokratischer Föderalismus (vergleiche Kapitel 3.4.1). Erst mit der Realisierung der Großwohnsiedlungen in den 70er und 80er Jahren werden die ost- und westdeutschen Unterschiede in der Ausformulierung des Ideals der Verdichtung sowie der ÖPNV-Anbindung an das gesamtstädtische Netz besonders deutlich (vergleiche Kapitel 3.4.2). In Westdeutschland kommt es zu einer geringeren Verdichtung der Großwohnsiedlungen, in Ostdeutschland werden die neu angelegten Großsiedlungen sowohl städtebaulich als auch verkehrlich voll ausgenutzt. Daher sind die ostdeutschen Siedlungen des komplexen Wohnungsbaus baulich stark verdichtet und überaus befriedigend mit Straßenbahn-, SV-Bahn- sowie Buslinien ausgestattet. Nach dieser Zeit des extensiven Wohnungsbaus, meist außerhalb des Stadtkerns, werden ab 1990 die Siedlungsstrukturen nach dem Ideal des kleinteiligen, funktionsdurchmischten und ökologisch orientierten Siedlungsbaus realisiert. Es entstehen Wohnsiedlungen auf militärischen Konversionsflächen oder ehemaligen Gewerbe- oder Industrieflächen, was die Forderung nach der Innenentwicklung der Städte unterstützt. Im Sinne einer zukünftigen Siedlungsentwicklung müssen neue Wohnsiedlungenquartiere gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden und so autoarm wie möglich sein. Darüber hinaus sollen diese Siedlungen eine ausgeglichene Maßstäblichkeit durch kleinteilige und flexible Gebäudestrukturen aufweisen sowie ausreichend mit Nahversorgungs- und Naherholungs-einrichtungen ausgestattet werden.

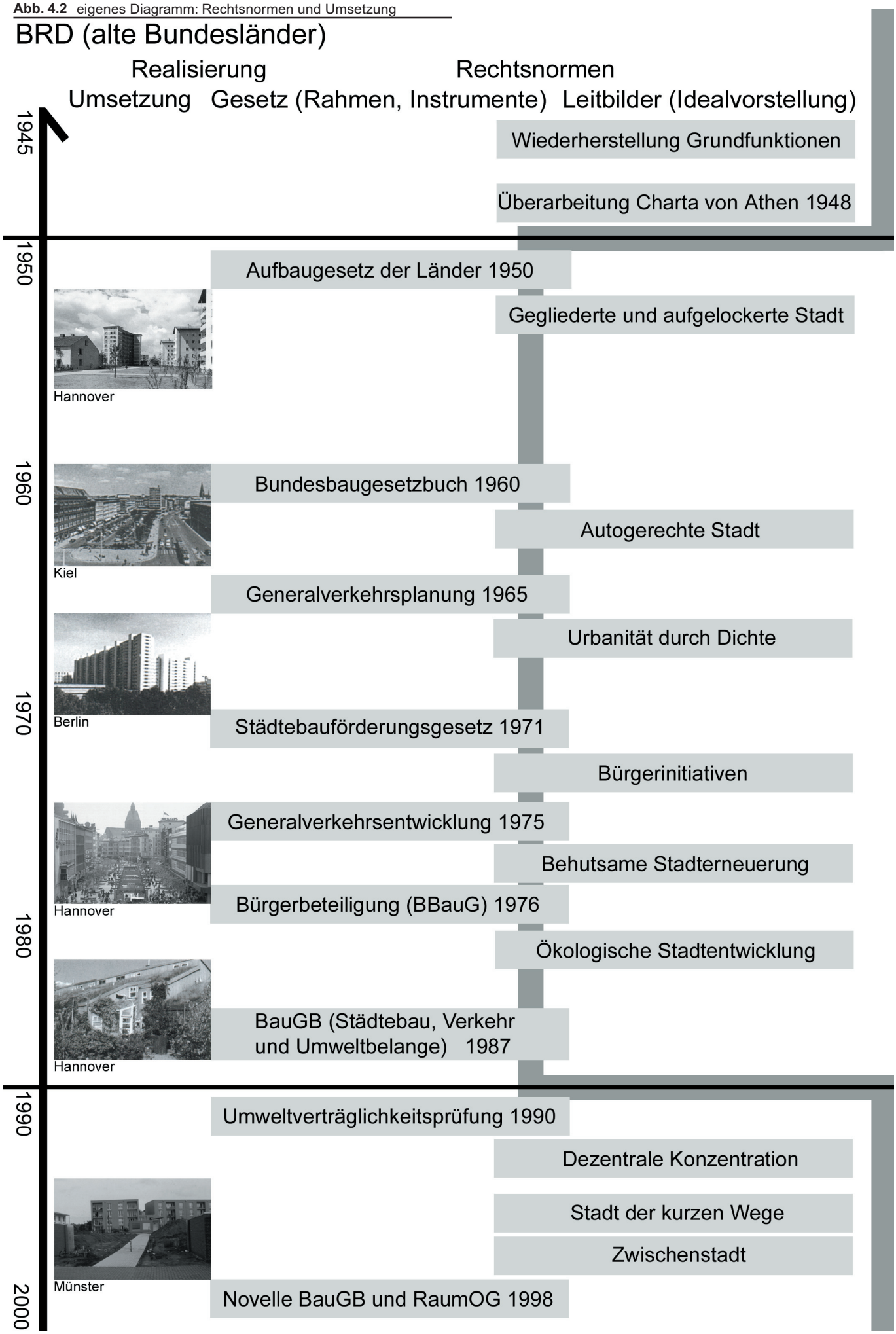
Das nachfolgende Diagramm **(Abb. 4.2)** mit der **Darstellung der städtebaulichen und verkehrlichen Idealvorstellungen** (*„Leitbilder“*), der **Rahmen** und der **Instrumente** (*Gesetze, Verordnungen, Richtlinien etc.*) sowie der direkten **Umsetzung** (*Realisierung*) von 1945 bis heute zeigt besonders deutlich das Ineinandergreifen der ost- und westdeutschen Rahmenbedingungen bzw. Leitbilder und Gesetze. Darüber hinaus wird die analoge Stadtentwicklung der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland in dieser vergleichenden Darstellung herausgearbeitet. Die Umsetzung der Rechtsnormen innerhalb der ost- und westdeutschen Stadtentwicklung zeigen sich in den unterschiedlichen Abbildungen jeweils am Rande der Zeitskala.

In der städtebaulichen und verkehrlichen Planungspraxis erprobte sowie bewährte Idealvorstellungen werden in rechtlicher Form permanent in das Baugesetzbuch mit eingearbeitet. In Westdeutschland findet sich in diesem Zusammenhang das Leitbild der autogerechten Stadt mit seinen Vor- und Nachteilen im rechtlichen Instrument der Generalverkehrsplanung und später Generalverkehrsentwicklungsplanung wieder. Dabei werden 1965 zum ersten Mal die Belange des Verkehrs ab 1975 mit der verbesserten Betrachtung aller Verkehrsarten in das Bundesbaugesetzbuch integriert. Bürgerinitiativen, die sich Anfang der 70er Jahre besonders gegen die massive strukturelle Verdichtung sowie die überdimensionierten Verkehrsstraßen stellen, erhalten 1976 rechtliche

Handlungsspielräume durch die im Bundesbaugesetzbuch festgeschriebene Bürgerbeteiligung. Die Leitbilder der behutsamen Stadterneuerung sowie der ökologischen Stadtentwicklung finden durch die Reformierung des Bundesbaugesetzbuches zum Baugesetzbuch im Jahre 1987 ihren Niederschlag durch die integrierte Betrachtung der städtebaulichen, verkehrlichen und umweltgerechten Belange. In Ostdeutschland werden die Idealvorstellungen der sowjetischen Planungsprinzipien und der Industrialisierung des Bauwesens rechtlich durch die Richtlinien zur Gestaltung sozialistischer Wohnkomplexe umgesetzt. Die städtebaulichen und verkehrlichen Gestaltungsprinzipien der sozialistischen Stadtzentren werden Mitte der 60er Jahre in die Generalbebauungs- und Generalverkehrsplanung mit aufgenommen. Nach dem extensiven Wohnungsbau außerhalb der Kernstadt wird das Leitbild der Innenentwicklung bzw. der städtischen Verdichtung in den diesbezüglich festgelegten Umgestaltungsgebieten realisiert. In diesem Kontext werden 1985 die neuen Komplexrichtlinien für die städtebauliche Planung entwickelt und beschlossen. Nach der Wiedervereinigung werden durch den politischen und gesellschaftlichen Druck neue Idealvorstellungen für die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der neuen Bundesländer formuliert. Damit eine schnelle und reibungslose Umsetzung von Investitionen garantiert werden kann, wird 1991 der Vorhaben- und Erschließungsplan auf der Bebauungsplanebene neu eingeführt.

Die analoge städtebauliche und verkehrliche Entwicklung in Ost- und Westdeutschland zeigt sich innerhalb des vergleichenden Diagramms durch die vorherrschenden Rechtsnormen der unterschiedlichen Zeitabschnitte. Fast parallel kommt es in der DDR und BRD zu einer ausgeprägten Verdichtung von Großsiedlungen auf der grünen Wiese und den daraus resultierenden verkehrlichen Problemen. Es werden massenhaft neue Verkehrsnetze des MIV und ÖPNV für die Aufnahme des stets ansteigenden Pendlerverkehrs geschaffen. Erst Anfang der 80er Jahre besinnen sich die Planer zurück auf die städtische Innenentwicklung mit einer Sanierung der Altbausubstanz. In Westdeutschland geschieht dies durch eine behutsame Stadterneuerung, in Ostdeutschland durch die städtebauliche Entwicklung innerhalb der festgesetzten Umgestaltungsgebiete. Die Abbildungen jeweils am Rande der Darstellung der Rechtsnormen verdeutlichen diese parallele ost- und westdeutsche Stadtentwicklung. Die Bilder von Berlin (Stalinallee) und Kiel (Zentrum) zeigen die verkehrliche Realisierung von überdimensionierten Hauptmagistralen sowie innerstädtischen Hauptverkehrsachsen in den 50er und 60er Jahren. Die Abbildung von Berlin (Marzahn) und Magdeburg (Wohnkomplex Jakobstraße) verdeutlichen die Ausführung des extensiven bzw. komplexen Wohnungsbaus. In den 70er Jahren werden sowohl in der DDR (siehe Photo Rostock) als auch in der BRD (siehe Photo Hannover) im großen Rahmen innerstädtische Bereiche durch verkehrsberuhigte Fußgängerzonen für den FUGV und z.T. auch für den RADV neu definiert. In den 80er Jahren werden in Westdeutschland durch den ressourcen- und flächenschonenden Trend ökologische Wohnsiedlungen realisiert, siehe dazu die Abbildung Hannover Laher Wiesen. In Ostdeutschland kommt es in dieser Zeit zur Wiederherstellung und Teilsanierung der innerstädtischen Wohngebiete wie z.B. im Magdeburger Zentrum. Nach der Wiedervereinigung werden Siedlungen nach dem Idealbild der Stadt der kurzen Wege umgesetzt. Dies geschieht in den alten Bundesländern im größeren Umfang als in den neuen Bundesländern und liegt an dem gesellschaftlichen Bedürfnis nach Einfamilien- oder Mehrfamilienwohnungsbau. In diesem Zusammenhang wird das Bedürfnis nach dem Einfamilienhausbau, der zu DDR-Zeiten stark eingeschränkt wurde, nun in Ostdeutschland verstärkt realisiert.

**Abb. 4.2** eigenes Diagramm: Rechtsnormen und Umsetzung



# DDR (neue Bundesländer)

Rechtsnormen — Realisierung

Leitbilder (Idealvorstellung) — Gesetz (Rahmen, Instrumente) — Umsetzung

1945

Wiederherstellung Grundfunktionen

1950

Aufbaugesetz 1950

16 Grundsätze des Städtebaus 1950

Sowjetische Vorbilder (Magistralen...)

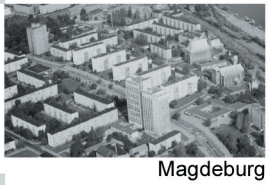
Berlin

Industralisierung des Bauwesens

Sozialistischer Wohnkomplex 1955

1960

Sozialistische Stadtzentren ab 1960



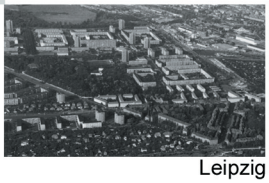
Magdeburg

Generalbebauungs- und General-verkehrsplanung 1965

Rostock

1970

Wohnungsbauprogramm 1971



Leipzig

1980

Komplexrichtlinie für Neubauwohnungen 1981

Umgestaltungsgebiete

Magdeburg

Komplexrichtlinie für die städte-bauliche Planung 1985

1990

Umweltverträglichkeitsprüfung 1990

Dezentrale Konzentration

Magdeburg

Vorhaben-, Erschließungspläne 1991

Stadt der kurzen Wege

2000

Novelle BauGB und RaumOG 1998

## 4.2 Rahmenbedingungen und Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Stadt der Zukunft

Die Handlungsempfehlungen werden aus der Forschungsarbeit heraus entwickelt und sollen zu positiven Steuerungsmethoden für die nachhaltige Entwicklung der ost- und westdeutschen Städte führen. Der Begriff der Nachhaltigkeit wird zum ersten Mal 1992 auf der Umweltkonferenz in Rio in der Agenda 21 festgesetzt. Die Hauptkriterien dieser Agenda liegen in der Schaffung einer ökologischen, ökonomischen und sozialen Gleichheit sowie in der Erhaltung der Lebensqualität und der schwindenden Ressourcen für die nachfolgenden Generationen. Dabei werden besonders hohe Anforderungen an die Stadt- und Verkehrsentwicklung gestellt.

Im Sinne einer **nachhaltigen Stadtentwicklung** werden kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen gefordert. Die Hauptkriterien liegen in der Optimierung einer verträglichen Dichte, der Vervollkommnung der Funktionsmischung und der gezielten Entwicklung von polyzentrischen Strukturen. Das Konzept der Nutzungsmischung und Innenentwicklung mit der Verdichtung und Vernetzung der Stadtstruktur ist deshalb nachhaltig, weil dadurch verkehrssparsame Siedlungsstrukturen geschaffen werden. Ein weiterer Aspekt der nachhaltigen Stadtentwicklung ist die Partizipation bzw. die Beteiligung einer organisierten Öffentlichkeit am Planungsprozess. Dies kann zum einen in öffentlichen Foren (Modell: Planspiel Leipzig-Grünau) zum anderen durch computergesteuerte Umfragen oder herkömmliche Briefbefragungen gelenkt werden. Ein ständiger Austausch zwischen der Öffentlichkeit sowie den Planern mit Hilfe telekommunikativer Maßnahmen schafft einen umfassenden und stets aktuellen Wissenspool. Bei konkreten Planungsprojekten kann auf diesen Wissenspool (individuelle Daten der Bürger) zurückgegriffen werden und somit ein bürger- sowie bewohnernaher Planungsprozess entstehen (Echtzeitdemokratie). Dies schafft eine Neugestaltung der Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplanung auf der Grundlage von kürzeren Planungszyklen.

Eine **nachhaltige Verkehrsentwicklung** wird garantiert durch stadtverträgliche Verkehrsprinzipien wie Verkehrsberuhigung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung. Im Rahmen der Verkehrsberuhigung (vergleiche Kapitel 2.3.4) wird der motorisierte Individualverkehr durch bauliche Maßnahmen aus den Wohnquartieren heraus auf die Hauptverkehrs- und Umgehungsstraßen verdrängt. Das Prinzip der Verkehrsverlagerung soll im Bereich des Personennahverkehrs die Verkehrsmittelnutzung zugunsten des Umweltverbundes beeinflussen (vergleiche Kapitel 2.5.2). Dies geschieht z.B. durch die Umverteilung von Verkehrsflächen (weniger Flächen für den MIV im Bereich fließender und ruhender Verkehr). Größere Flächen und bessere Vernetzung des RADV- und FUGV-Netzes, mehr Busspuren, Vorrang des Buslinien- und Bahnverkehrs, mehr Komfort und Service im Bereich des ÖPNV, Park and Ride- sowie Ride and Bike-Angebote schaffen Geschwindigkeitsdämpfung, Staumanagement und Zufahrtsdosierung. Die Strategie der Verkehrsvermeidung soll die zurückgelegten Entfernungen bzw. den Verkehrsaufwand reduzieren. Dies geschieht durch die Reduzierung der Flächenangebote für den MIV, Unterstützung des Umweltverbundes, die Erhöhung der Verkehrskosten (Mineralölsteuer, Straßenbenutzungsgebühren etc.) sowie durch die Förderung der Mischung der städtebaulichen Funktionen bzw. der Stadt der kurzen Wege (Schaffung wohnungsnaher Versorgungseinrichtungen und öffentlicher Freiflächen mit hoher Nutzungsqualität). Darüber hinaus müssen für eine ausgewogene Nutzung des Umweltverbundes auch behindertengerechte Maßnahmen stärker im Planungsprozess berücksichtigt werden, besonders bei der selbständigen Erreichbarkeit aller notwendigen Ziele, der Sicherheit und der Mobilität im öffentlichen Raum. Das Problem des Straßengüterverkehrs innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften spielt im Zusammenhang mit der Schaffung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ebenfalls eine große Rolle. Durch die Öffnung der Ostblockstaaten und das Zusammenwachsen der Europäischen Union wird in den nächsten Jahren der massive Gütertransport

innerhalb Mitteleuropas und besonders in Deutschland drastisch weiter ansteigen. Da der zunehmende Gütertransport nicht mehr im überwiegenden Maße auf den Verkehrsstraßen abgewickelt werden kann, müssen Konzepte für den Transport auf der Schiene, in der Luft und auf dem Wasser weiterentwickelt und neue Alternativen geschaffen werden. Auf dem Hintergrund der nachhaltigen Stadtentwicklung innerhalb des gesamtdeutschen Planungsprozesses ist es von besonderer Bedeutung, dass zukünftige verkehrliche Untersuchungen das Thema des alternativen Gütertransportes vertiefend behandeln.

Die nach der Wiedervereinigung erarbeiteten städtebaulichen Leitbilder Städtenetze, Dezentrale Konzentration und das Konzept der Zwischenstadt sollten nicht nur beispielhaft an einer Stadtregion erarbeitet werden, sondern auf andere ost- und westdeutsche Stadtsysteme übertragen werden. Da diese Konzepte alle ähnliche Zielrichtungen verfolgen, wie die Vernetzung der einzelnen Städte und Regionen untereinander sowie die interregionale Kooperation von Städten und Gemeinden, ist eine optimale Umsetzung nur noch eine Frage der rechtlichen Realisierbarkeit. In erster Linie erfordern diese Ziele eine gesetzliche Regelung im BauGB, wie auch 1998 die Regelung der Nachhaltigkeit mit ihrer Abwägung von sozialen, ökologischen, ökonomischen und kulturellen Aspekten der Stadt sowie deren Wirkung auf die körperliche und geistige Verfassung der Stadtbewohner rechtlich Anwendung gefunden hat.

In der Stadtentwicklung werden städtebauliche und verkehrliche **Planungsprozesse** lange unabhängig voneinander erarbeitet. Dies liegt vor allem an der Verteilung der Verantwortung in verschiedene Ressorts. Dadurch werden zusammenhängende Planungsdaten wie Verkehrszählungen, Pendlerströme, Modal Split Verteilung, lufthygienische Belastungsdiagramme etc. nur vereinzelt in den städtebaulichen und verkehrlichen Planungs- und Gestaltungsprozess mit aufgenommen.

Der ost- und westdeutsche Stadtentwicklungsverlauf zeigt, dass eine eigenständige, voneinander unabhängige Stadt- und Verkehrsentwicklung nicht möglich ist. Nur ein integrierter Planungsprozess mit interdisziplinärer Zusammenarbeit und ständiger Rückkopplung mit der Öffentlichkeit schafft einen nachhaltigen städtischen Entwicklungsprozess. Trotz der rechtlichen Regelung der Koordinierung von Generalbebauungsplanung und Generalverkehrsplanung zwischen den beteiligten Planungsbüros des Städtebaus und des Verkehrs in der DDR findet nicht in allen ostdeutschen Städten eine optimale Kooperation zwischen Städtebau und Verkehr statt. Erste Ansätze einer ausgeglichenen interdisziplinären Kooperation werden in Leipzig durch K. Ackermann und H. Siegel bei der Planung der Großwohnsiedlung Leipzig-Grünau sowie bei weiteren innerstädtischen Projekten geschaffen (vergleiche Kapitel 2.6.3 und 3.3.1.1). Dies zeigt deutlich, dass trotz rechtlicher bzw. politischer Vorgaben ein kooperativer Planungsprozess vor allem dann möglich ist, wenn die Voraussetzungen für eine personell gut aufeinander abgestimmte Zusammenarbeit und eine interdisziplinär ausgeglichene Arbeitsweise gegeben sind.

Die **Chancen** einer **nachhaltigen** städtebaulichen und verkehrlichen **Entwicklung** liegen in der Nutzungsmischung, Innenentwicklung, Förderung des Umweltverbundes sowie in der Anwendung modernster Telematiksysteme im Stadtverkehr.

*ÖPNV*: Im Zusammenhang mit dem **Ausbau des Umweltverbundes** sollte darauf geachtet werden, dass eine Gesamtvernetzung der einzelnen Verkehrsarten in Verbundsystemen stattfindet. Ferner müssen Barrieren zwischen den einzelnen Verkehrsarten (Bahn, Bus und Auto) aufgehoben werden, um einen schnelleren Übergang zwischen den Verkehrsarten zu garantieren. Die Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs sollten stärker auf alternative Ressourcen (Solarenergie) bzw. Brennstoffe wie Erdgas (Einsatz bei Buslinien in Hannover), Rapsöl, Biomethanol (Gewinnung aus Zuckerrüben) etc. zurückgreifen, um eine nachhaltige Entwicklung zu garantieren. Außerdem sollten alle gegenwärtigen Infrastrukturnetze ausgenutzt werden, beispielsweise die Benutzung der Wasserstraßen in den Städten für den ÖPNV (Berlin Wassertaxi mit Elektromotor).

Im Allgemeinen ist die Ausnutzung der vorhandenen „ganzheitlichen“ Verkehrsmittel, wie die Nutzung des Stadtbahnprinzips anstatt der Straßenbahn (z.B. Hannover), die Realisierung eines neuen S-Bahnsystems auf den ehemaligen Schienensträngen der Deutschen Bahn bzw. der Reichsbahn (z.B. Leipzig und Magdeburg, heute auch in Hannover und Münster) sowie die Herstellung eines eigenständigen Schnellbussystems (z.T. in Münster), dringend notwendig. Im Rahmen der zukünftigen nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung müssen diese Verkehrsmittelsysteme in eigener städtischer Ausformulierung (Beachtung des Genius loci der Stadt) in allen ost- und westdeutschen Städten eingesetzt werden.

*RADV*: Um das **RADV-Angebot** attraktiver zu gestalten, sollten im innerstädtischen Bereich und innerhalb von Wohnquartieren Fahrradstraßen (z.B. Münster) eingerichtet werden. Ein weiterer Anknüpfungspunkt für die Attraktivitäts-steigerung des Radfahrverkehrs könnten Radstationen bieten, die z.B. als Dienstleistungsservicezentren mehr Qualität für Fahrradfahrer bringen würden. Ein gutes Beispiel für die Annahme solcher Fahrradzentren zeigt sich nach der Realisierung der Radstation in Münster (vergleiche Kapitel 3.3.1.4).

*FUGV*: Im Zusammenhang mit der Förderung des Umweltverbundes ist die **Schaffung** eines qualitativ **hochwertigen Fußgängerwegenetzes** ausschlaggebend. Ein Anfang zur Verbesserung des FUGV ist durch die Verkehrsdämpfung und Verkehrsberuhigung (Spielstraßen) in den Wohngebieten sowie die Schaffung von innerstädtischen Fußgängerpassagen und weitreichenden Fußgängerzonen (z.B. in Leipzig und Hannover) in den 70er und 80er Jahren geschaffen worden. Der wichtigste Faktor ist die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität der Fußgängerbereiche, dies muss zukünftig besonders bei der Planung von Hauptverkehrsstraßen beachtet werden. Das Konzept von horizontalen Laufbändern (Anwendung Messegelände Hannover sowie innerhalb von Verbindungstrakten in Flughäfen) könnte in der zukünftigen Planung von stark frequentierten Fußwegen Anwendung finden. Das Prinzip kann eine flexible Nutzung der Fußwegenetze garantieren, denn es werden gleichzeitig Angebote für schnelle Wege zur direkten Erschließung (kurzer Weg von A nach B) sowie langsame Wege zum Verweilen („erholender“ Weg von A nach B) geschaffen.

*MIV*: Die Verwendung der **Telematik im Stadtverkehr** erfolgt heute im Bereich des MIV durch Verkehrsleitsysteme, die Informationen über Staugefahren, Straßensperrungen, Fahrverbote durch hohe Ozonwerte, Angebot von Parkplätzen für den Bereich Park and Ride etc. werden weiter an den Fahrer geleitet. Innerhalb der ÖPNV-Nutzung können zukünftig Auskünfte (wie z.B. Fahrpläne mit Zeit- und Streckenangabe) per Computerterminals direkt an den Haltestellen oder via Internet abgerufen werden. Das Prinzip der elektronischen Tickets, die besonders in ÖPNV-Verbundsystemen verbreitet sind (Hannover), können in Zukunft weitere Serviceangebote wie Parkgebührenbezahlung, automatische Tarifberechnungen, Eintrittskarten, Rabattkarten usw. bieten.

**Fazit**: Insgesamt ist festzustellen, dass bei einer **strikten und langwierigen Vorgabe** von Rechtsnormen die **Flexibilität innerhalb des Planungsprozesses eingeschränkt** wird. Es sollten demnach keine einseitigen Ideologien (Leitbilder) sowie Rechtsnormen geschaffen werden, da diese die zukunftsorientierten Innovationszyklen verlangsamen.

Dies zeigt sich zum Beispiel in der Umsetzung des Wohnungsbauprogramms, das strikt auf 20 Jahre angelegt und realisiert wurde (Planerfüllung). Durch die Erfüllung des Wohnungsbauprogramms waren neue Innovationen in anderen Bereichen, bedingt durch die wirtschaftlichen Voraussetzungen, häufig zurückgedrängt worden (Ressourcen werden vom Wohnungsbauprogramm aufgebraucht). In der Bundesrepublik waren die Innovationszyklen (Gliederung und Auflockerung der Stadtstruktur und autogerechte Stadt, „Urbanität durch Dichte” und stadtgerechter Verkehr sowie ökologische Stadtentwicklung und stadtverträglicher Verkehr) zwar kürzer, aber ebenfalls nur auf singuläre Ziele ausgerichtet. Um einen ausgewogenen Innovationszyklus zu garantieren

und somit eine nachhaltige Stadtentwicklung zu fördern, müssen bei der Formulierung zukünftiger städtebaulich-verkehrlicher Ziele und Methoden flexible Grundparameter geschaffen werden.

Für die **Umsetzung der Handlungsempfehlungen** ist eine allgemeine Reformierung und Lockerung des BauGB notwendig:

- Für die Realisierung der Funktionsmischung (Garantie der Stadt der kurzen Wege) ist die Aufhebung der funktionellen Gliederung von Baugebieten in der BauNVO bzw. die Streichung der monofunktionalen Gebiete besonders wichtig, da die BauNVO die flexible Nutzung von Flächen hemmt.

- Um eine Erhöhung der baulichen Dichte innerhalb der erschlossenen Stadtflächen (Innenentwicklung) zu erreichen, ist eine Änderung bzw. Loslösung von den strikten Abstandsregelungen in der Bauordnung notwendig.

- Damit eine bedarfsgerechte und bedarfsorientierte Verkehrserschließung innerhalb der Siedlungsstrukturen garantiert werden kann (Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung), ist besonders die Änderung der Stellplatzsatzungen mit Stellplatznachweis (pro Wohneinheit ein Stellplatz) in den Bauordnungen notwendig.

- Von besonderer Bedeutung ist die Weiterentwicklung bestehender Innovationen innerhalb der Rechtsnormen, wie beispielsweise die Weiterentwicklung des Vorhaben- und Erschließungsplanes (gültig für Gesamtdeutschland seit 1998) sowie die Optimierung des Beschleunigungsgesetzes für die Verkehrsinfrastruktur (verabschiedet 1991). Diese Planungsinstrumente fördern einen anpassungsfähigeren Entwicklungsprozess durch konkrete Darstellung der Vorhaben und zeitliche Begrenzung sowie deren Finanzierung. Kommt es z.B. zu keiner Realisierung der vorgeschlagenen Planung wird der aufgestellte Vorhaben- und Erschließungsplan aufgehoben und neue Planungsansätze können entwickelt werden.

Darüber hinaus führt die **Förderung von flexiblen Planungsprozessen** und nicht das Festhalten an dauerhaften Leitbildern zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Im folgenden Absatz werden einige Basisparameter aufgezeigt, die diesen Prozess unterstützen können:

- Konkretisierung der noch zu allgemeingültigen Planungsgrundlagen, Dezentrale Konzentration, Städtenetze und Zwischenstadt für die ausgewogene Weiterentwicklung von Städten und Gemeinden. Dies garantiert eine ausgeglichene Städtekooperation auf kommunaler Ebene sowie die Begrenzung der Suburbanisierung des gesamten Stadtumlandes;

- Forderung einer generellen parallelen Erarbeitung der Flächennutzungs-, Verkehrsentwicklungs- und Landschaftspläne, „verkehrsintegrierten Bauleitplanung“ (Kooperation);

- Forderung einer fortlaufenden Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit des MIV besonders in den Nebenstraßen die Einführung von Tempo 5-Zonen und Spielstraßen, darüber hinaus muss das Prinzip der verkehrlichen Differenzierung von Straßen weiter realisiert werden (Fahrradstraßen);

- Systematische Nutzung von Kommunikationssystemen **(Abb.4.3)** innerhalb des Planungsprozesses, wie z.B. die fortwährende Bürgerbeteiligung (Echtzeitdemokratie), das Stadtmanagement (Flächenpotential) und Verkehrsmanagement (Verkehrsleitsysteme);

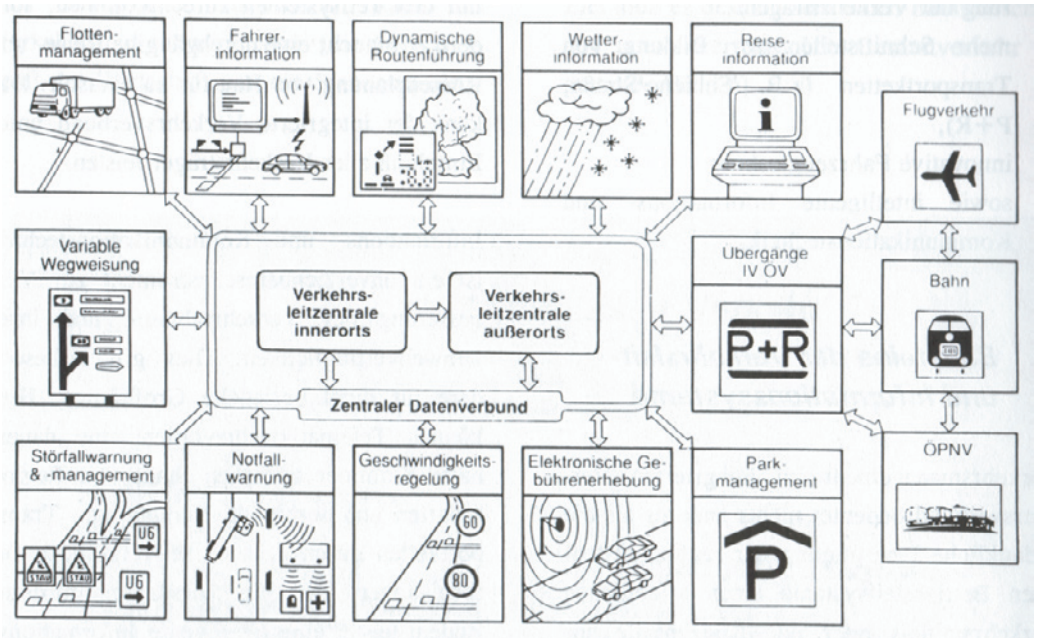



**Abb. 4.3**
Verkehrleit- und Informationsnetz

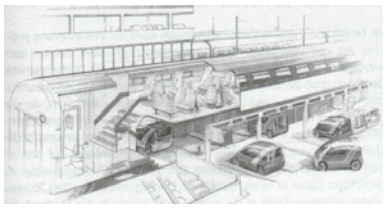


**Abb. 4.4**
Verbundsystem: Carsharing und ÖPNV

**Abb. 4.5**
CargoLifter

- Reformierung des SrV und KONTIV als einheitliches gesamtdeutsches System zur Erarbeitung von wichtigen verkehrlichen Datengrundlagen und deren finanzielle Unterstützung bei der Weiterentwicklung. Denn durch diese Verkehrsbefragungssysteme werden wichtige Daten für zukünftige Planungsmethoden des ost- und westdeutschen Entwicklungsprozesses geschaffen;

- Forderung der Realisierung und Weiterentwicklung der ökologisch orientierten Verkehrsmittel des MIV und ÖPNV (Ökomobil etc.) und der Verkehrssysteme (Carsharing etc.);

- Förderung des Umweltverbundes bei einer gleichzeitigen Mischung der einzelnen Verkehrsarten, wie z.B. die Verbundsysteme von Carsharing + ÖPNV **(Abb. 4.4)**, Ride and Bike sowie FUGV + ÖPNV. Wichtig ist bei diesen verkehrlichen Verbundsystemen die Schaffung direkter und sicherer Übergänge besonders auch für geh- und sehbehinderte Mitmenschen;

- Förderung und Weiterentwicklung von alternativen Gütertransportsystemen auf der Schiene, zu Wasser und in der Luft. Dabei ist von besonderer Bedeutung die finanzielle Unterstützung schon bestehender Alternativen, wie z.B. das Konzept des brandenburgischen CargoLifters (Gütertransportluftschiff) mit einem Transportvolumen von 160 Tonnen Traglast **(Abb. 4.5)**.

Nach der ausführlichen Darstellung der **zukunftsorientierten** Handlungsempfehlungen stellt sich nun die Frage, wie ein **nachhaltiges Stadtverkehrssystem** in den nächsten 20 Jahren aussehen könnte. Im Rahmen des Motorisierten Individualverkehrs wäre es wünschenswert, dass nur noch schadstofffreie Pkws und Lkws auf sicheren Straßensystemen fahren, welche durch Verkehrsleitsysteme elektronisch kontrolliert werden. Eine Alternative bietet die schnelle und preisgünstige Variante von Hochgeschwindigkeitszügen, die innerhalb Deutschlands eine sichere und komfortable Distanzüberwindung liefert. Die emissionsfreien Pkws und Lkws werden innerhalb des Stadtkerns nur zum geringen Teil zugelassen. Diese Fortbewegungsmittel werden daher am Rande der Stadt auf ausgewiesenen Stellflächen abgestellt und der Umweltverbund mit seinen Mischsystemen bestehend aus ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Straßen- und Stadtbahn sowie Busse), RADV (Elektrofahrräder, eigene Fahrräder oder öffentliche Mietfahrräder) und FUGV (zu Fuß, auf horizontalen Laufbändern mit Rollerskates, Tretrollern oder Skateboards) regeln den Transfer von Personen und Gütern in den Stadtquartieren.

Innerhalb der Kernstadt wird der FUGV und RADV besonders durch gut vernetzte, sichere und attraktive Wegegestaltung unterstützt. Der in Ausnahmefällen auf den Hauptverkehrsstraßen zugelassene MIV ist von den öffentlichen Aufenthalts- und Bewegungsbereichen durch bauliche Barrieren abgegrenzt. Demnach kommt es zu einer Staffelung der Verkehrsarten in den nutzungsdurchmischten Wohnquartieren. Im Außenbereich ist in beschränktem Maß der MIV zugelassen, im inneren Bereich sind nur noch Strecken für den ÖPNV, RADV und FUGV zugelassen. An den Schnittstellen der einzelnen Verkehrsarten des Umweltverbundes werden an den Haltestellen des ÖPNV Versorgungsstationen für eigene Fahrräder und Mieträder (Beispiel Fahrradstation Münster) aber auch Ausleihstationen für Tretroller, Rollerskates oder Skateboards vorgesehen. Um die Versorgung der durchmischten Wohnquartiere zu garantieren, wird der Güter- und Warentransport innerhalb der Quartiere durch „Luftschiffe“ (CargoLifter) organisiert. Diese lassen z.B. an Seilen ihre Fracht direkt über den Annahmestellen der Stadtquartiere ab. Die durch Emissionen (Lärm und Abgase) störenden Industrie- und Gewerbegebiete befinden sich ausschließlich am Stadtrand in der Nähe von Wasser- oder Fernstraßen.

Um der Vision der Stadt der Zukunft mit einer nachhaltigen Entwicklung in kleinen Schritten näher zu kommen, müssen **anpassungsfähige Rechtsnormen** sowie flexible und interdisziplinäre Planungsprozesse in der städtebaulichen-verkehrlichen Praxis geschaffen werden.

**5.1**

**Literaturauswahl**

**5.2**

**Abkürzungsverzeichnis**

**5.3**

**VollständigeTexte**

**5.4**

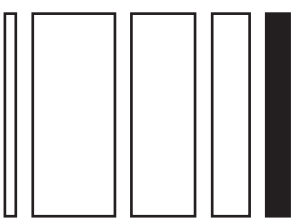
**Abbildungsnachweis**

**5.5**

**Überblick der Experten**

# Anhang

# 5



## 5.1 Literaturverzeichnis


**Ackermann**, Kurt et al.: „Deutsche Eisenbahntechnik“ Heft 18 — Berlin 1970
**Ackermann**, Kurt et al.: „DDR-Verkehr: Verkehrliche Anbindung des Wohngebietes Leipzig-Grünau“ Heft 3 — Berlin 1975
**Ackermann**, Kurt et al.: „Leipzigs Stadtverkehr“ — Leipzig 1979
**Ackermann**, Kurt et al.: „Suburbanisierung und ÖPNV“ — Dresden 1995
**Ackermann**, Kurt : „Behindertengerechte Verkehrsanlagen“ Wissenschaftliche Zeitschrift der TU Dresden, Heft 48 — Dresden 1999
**Ackermann**, Kurt: „Straßenverkehrstechnik: SrV und Kontiv, Gedanken zu einer Synthese“ Heft 3 — Berlin 2000
**Adrian**, Hanns et al.: „Visionen für Hannover, von Laves bis morgen“ — Hannover 1989
**Adrian**, Hanns et al.: „Ideen, Orte, Entwürfe“ — Berlin 1990
**Ahrens**, Christian et al.: „Die Weltweiten Projekte der Expo 2000“ — Hannover 2000
**Apel**, Dieter et al.: „Flächen sparen, Verkehr reduzieren“ — Berlin 1995
**Aring**, Jürgen: „Dezentrale Konzentration-Neue Perspektiven der Siedlungsentwicklung in den Stadtregionen“ — Bonn 1997
**Asmus**, Helmut et al.: „Geschichte der Stadt Magdeburg“ — Berlin 1974
**Barth**, Holger et.al.: „Planen für das Kollektiv“ Graue Reihe 19 — Berlin (Erkner) 1999
**Becker**, Heidede et al.: „Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa“ — Stuttgart 1998
**Beier**, Rosmarie et al.: „Aufbau West, Aufbau Ost - Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit“ — Berlin 1997
**Bezirk Magdeburg**: „Generalverkehrsplan der Stadt Magdeburg“ — Magdeburg 1973
**BMVBW**: „Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung“ — Berlin 2001
**Bolz**, Lothar et al.: „Vom deutschen Bauen: Reden und Aufsätze“ — Berlin 1951
**Bolz**, Lothar et al.: „Handbuch für Architekten: Grundsätze des Städtebaus“ — Berlin 1954
**Boockhoff-Gries**, Uta et al.: „Denkmalschutz und Denkmalpflege“ — Hannover 1999
**Boustedt**, Olaf: „Stadtregionen“, Handwörterbuch der Raumforschung u. Raumordnung — Hannover 1970
**Brandt**, Helke et al.: „Verkehrsprojekte: Die Expo kann kommen“ — Hannover 1999
**Braum**, Michael et al.: „Städtebau in Hannover“ — Berlin 2000
**Ciesla**, Burghard: „Wirtschaftliche Modernisierung in der DDR“ Sektionsveranstaltung — Berlin 1999
**Dittrich**, Andrea et al.: „Wohnen ohne eigenes Auto“ — Dortmund 1998
**Döhne**, Hans-Jochen et al.: „Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung“ — Münster 1997
**Durth**, Werner und **Gutschow**, Niels: „Träume in Trümmern, Band II: Städte“ — Braunschweig 1988
**Durth**, Werner et al.: „Band I: Aufbau-Städte, Themen, Dokumente, Band II: Ostkreuz - Personen, Pläne, Perspektiven“ — Frankfurt (M.) 1998
**Eckart**, Karl et al.: „Raumplanung und Raumforschung in der DDR“ — Berlin 1998
**Eppinger**, Jürgen: „Weltausstellung und Stadtteil Kronsberg“ — Hannover 1999
**Eschke**, Klaus et al.: „Magdeburg-Olvenstedt: Ein neues Wohngebiet“ — Magdeburg 1976
**Feddersen**, Jens et al.: „Neues Messegelände, Leipziger Messe“ — Leipzig 1996
**Feldkeller**, Andreas: „Die zweckentfremdete Stadt“ — Frankfurt (M.) 1995
**Flagge**, Ingeborg et al.: „Leipzig: Bauten 1989-1999“ — Leipzig 1999
**Frohner**, Siegfried et al.: „Auf dem Weg in das nächste Jahrtausend: Die neuen Stadtbahnprojekte“ — Hannover 2000
**Flierl**, Bruno: „Gebaute DDR -Über Stadtplaner, Architekten und die Macht“ — Berlin 1998
**Gatzweiler**, Hans-Peter et al.: „Städte der Zukunft: Auf der Suche nach der Stadt von Morgen“ — Bonn 1999
**Glaser**, Hermann et al.: „So viel Anfang war nie, Deutsche Städte 1945-49“ — Berlin 1989
**Glißmeyer**, Hans: „Stadtverkehr“ transpress Lexikon — Berlin 1985
**Goldzamt**, Edmund: „Städtebau sozialistischer Länder, soziale Probleme“ Heft 4 — Berlin 1974
**Gormsen**, Niels: „Leipzig: Den Wandel zeigen“ — Leipzig 2000
**Güldemann**, Martina: „Das war das 20. Jahrhundert in Leipzig“ — Leipzig 1999
**Gutschow**, Niels et al.: „Wiederaufbau der Stadt Münster“ — Münster 1982
**Hagen**, Petra: „Städtebau im Kreuzverhör, M. F. zum Städtebau der 50er Jahre“ — Baden 1986
**Harasim**, Dorothea et al.: „Brockhaus: Leipzig“ — Leipzig 1985
**Harder**, Günter et al.: „Das richtige Maß im Verkehrswesen angesichts der deutschen Einheit“ Gemeinde, Stadt, Land Heft 18 — Hannover 1992
**Hauf**, Thomas et al.: „Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung“ — Münster 1997
**Hauf**, Thomas et al.: „Münster 2010 - Planungen und Projekte“ — Münster 1999
**Häußermann**, Hartmut et al.: „Stadtentwicklung in Ostdeutschland“ — Opladen 1996
**Heinrich**, Jürgen: „Perspektiven und Konzepte für Mobilität und Infrastruktur — Köln 2001
**Hilpert**, Thilo: „Le Corbusiers: Charta von Athen, Kritische Neuausgabe“, BF 56 — Braunschweig 1988
**Hotzan**, Jürgen: „Dtv-Atlas: Stadt“ — München 1997
**Hoppe**, Werner und **Grotefels**, Susan: „Öffentliches Baurecht“ — München 1995
**Hörnig**, Rolf et al.: „DDR-Verkehr: Städtischer Verkehr in Magdeburg“ Heft 5 — Berlin 1976

**Hoscislawski**, Thomas: „Bauen zwischen Macht und Ohnmacht“ Berlin 1991
**Jakob**, Rudolf et al.: „Deutsche Architektur: 800 Jahre Leipzig, 20 Jahre Aufbau“ Heft 8 Berlin 1965
**Juckel**, Lothar: „Haus-Wohnung-Stadt“ Beiträge zum Wohnungs- und Städtebau Hamburg 1986
**Kabus**, Fritz et al.: „Technikgeschichte des Straßenwesens der DDR“ Berlin 1998
**Kabus**, Gerd et al.: „Stadt- und Dorferneuerung in der DDR“ Braunschweig 1990
**Kahl**, Alice: „Großsiedlung Grünau´92, Intervallstudie“ Leipzig 1993
**Kanzlerski**, Dieter et al.: „Strategien für einen raum- und umweltverträglichen Verkehr“ Bonn 1998
**Karliczenk**, Rainer et al.: „Stadtplanung und Architektur in Münster“ Faltblatt Münster 1997
**Karliczenk**, Rainer et al.: „Münster auf dem Weg ins 21. Jahrhundert“ Münster 1998
**Keller**, Will: „Merian: Leipzig“ Hamburg 1977
**Kennedy**, Magrit: „Öko-Stadt“ Band I und II Frankfurt (M.) 1984
**Koch**, Harald et al.: „Plätze in Hannover früher und heute“ Hannover 1998
**Körber**, Gerd: „Das städtebauliche Leitbild zur Umgestaltung unserer Städte“ Berlin 1980
**Krabbe**, Wolfgang R.: „Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert“ Göttingen 1989
**Lachmann**, Herbert: „Leipzig“ Bildband Leipzig 1973
**Lammert**, Ule: „DDR-Verkehr: Koordinierung von Verkehrs- und Stadtplanung“ Heft 9 Berlin 1976
**Lammert**, Ule: „Städtebau: Grundsätze, Beispiele, Methoden, Richtwerte“ Berlin 1979
**Lammert**, Ule: „Fußgängerbereiche in Stadtzentren“ Berlin 1981
**Lammert**, Ule: „Bebauungskonzeptionen für innerstädtischen Wohnungsbau“ Berlin 1984
**Landeshauptstadt Hannover**: „Stadtbahn Hannover: Linie A“ Hannover 1980
**Landeshauptstadt Hannover**: „Flächennutzungsplan 1980“ Hannover 1980
**Landeshauptstadt Hannover**: „Standortmodelle“ Baudezernat, Heft 1 Hannover 1990
**Landeshauptstadt Hannover**: „Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Hannover, Beschreibende Darstellung“ Hannover 1990
**Landeshauptstadt Hannover**: „Städtebauliches Rahmenkonzept“ Heft 19 Hannover 1995
**Landeshauptstadt Magdeburg**: „Strukturplan“ Magdeburg 1993
**Landeshauptstadt Magdeburg**: „Verkehrliches Leitbild“ Heft 2 Magdeburg 1993
**Landeshauptstadt Magdeburg**: „ÖPNV-Konzept“ Heft 10 Magdeburg 1994
**Landeshauptstadt Magdeburg**: „Radverkehrskonzeption“ Heft 9 Magdeburg 1995
**Landeshauptstadt Magdeburg**: „Das Leitbild der Stadt Magdeburg“ Magdeburg 1997
**Landeshauptstadt Magdeburg**: „Verkehrskonzeption Innenstadt“ Heft 64 Magdeburg 1997
**Landeshauptstadt Magdeburg**: „Magdeburg Neu Olvenstedt“ Heft 57 Magdeburg 1998
**Landeshauptstadt Magdeburg**: „Flächennutzungsplan“ 2. Entwurf Magdeburg 1999
**Linckh**, Arnold et al.: „Handbuch für städtisches Verkehrswesen“ Essen 1981
**Lütke-Daldrup**, Engelbert et al.: „Bauwelt: Leipzig“ Heft 12 Berlin 1996
**May**, Ruth: „Planstadt Stalinstadt“ Dortmund 1999
**Mehlhorn**, Gerhard et al.: „Verkehr: Straße, Schiene, Luft“ Berlin 2001
**Meusebach**, Wolfgang et al.: „Straßenverkehrstechnik“ 3. Auflage Düsseldorf 1994
**Michalk**, Heinz et al.: „Städte und Stadtzentren in der DDR“ Berlin 1968
**Mlynek**, Klaus et al.: „Geschichte der Stadt Hannover“ Band 2 Hannover 1992
**Moch**, Horst: „120 Jahre Straßenbahn in Hannover“ Hannover 1993
**Müller**, Wolfgang et al.: „Städtebau“ Stuttgart 1999
**Nedden zur**, Felix: „Hannover im Wandel“ Hamburg 1998
**Nutz**, Manfred: „Stadtentwicklung in Umbruchsituationen“ Stuttgart 1998
**Pfaff**, Andreas et al.: „10 Jahre Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen“ Berlin 2001
**Rabbel**, Harry et al.: „Gemeinde-Verkehrs-Finanzierung für Busse und Bahnen 1967-86“ Kleve 1986
**Rabe**, Ulrich et al.: „DDR-Verkehr: GVP und sozialistischer Städtebau“ Heft 9 Berlin 1977
**Rahe**, Jochen: „Stadt und Region“, Werk und Zeit - Perspektiven 1 Frankfurt (M.) 1997
**Redaktioneller Beitrag**: „DDR-Verkehr: Das Wohnungsbauprogramm“ Heft 11 Berlin 1974
**Redaktioneller Beitrag**: „DDR-Verkehr: Die Aufgaben der BfV“ Heft 22 Berlin 1989
**Retzko**, Hans-Georg: „Über den Wandel im Stadtverkehr“ Verabschiedung Prof. Ackermann, TU Dresden Darmstadt 1999
**Reuter**, Iris et al.: „Städtebau in Magdeburg 1945-1990“ Teil I und II, Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt Magdeburg 1998
**Richard-Wiegandt**, Ursula: „Das neue Münster, 50 Jahre Wiederaufbau und Stadtentwicklung 1945-1995“ Münster 1996
**Riemann**, Axel et al.: „Verkehrsleit- und Informationssysteme innerhalb und außerhalb der Stadt Einheit“ Gemeinde, Stadt, Land Heft 19 Hannover 1994
**Rietdorf**, Werner: „Städtische Wohnumwelt“ Berlin 1988
**Sack**, Manfred: „Die Zeit: Deutschland im Bau: Architektur und Städtebau nach 1945“ Ausgabe Nr.46 Hamburg 1999
**Saitz**, Hermann: „Stadt und Verkehr“ Berlin 1979
**Saitz**, Hermann: „Der Verkehr der großen Städte“ Berlin 1983

**Schachtschabel**, Rainer et al.: „DDR-Verkehr: Richtlinien zur Planung und Gestaltung des Verkehrs...“ Heft 11 — Berlin 1987
**Schätzke**, Andreas et al.: „Zwischen Bauhaus und Stalinallee“ — Braunschweig 1991
**Schleife**, Hans-W. et al.: „DDR-Verkehr: Menschengerechte Stadtverkehrsentwicklung: Eine Auswertung der 9. internationalen Budapester Beratung“ Heft 10 — Berlin 1978
**Schleife**, Hans-W. et al.: „Straßen- und Verkehrsgeschichte deutscher Städte nach 1945: Dresden, Leipzig, Halle, Chemnitz, Erfurt“ — Bonn 2001
**Schmidt**, Helga et al.: „Entwicklung und Struktur der Bezirksstadt Leipzig“ Geographische Berichte Heft 98 — Gotha/Leipzig 1981
**Schommer**, Kajo et al.: „City-Tunnel Leipzig“ — Leipzig 1998
**Schreckenberg**, Winfried et al.: „Siedlungsstrukturen der kurzen Wege“ — Bonn 1999
**Schulze**, Dieter: „Städtebauliche und hochbauliche Planung des industriellen Wohnungsbaus 1959-89“ — Stuttgart 1996
**Siegel**, Horst et al.: „Deutsche Architektur: Die Wohnkomplexe“ Heft 4 — Berlin 1967
**Siegel**, Horst et al.: „Städte und Stadtzentren in der DDR“ — Berlin 1968
**Siegel**, Horst et al.: „Architektur der DDR: Wohngebiet Leipzig-Grünau“ — Leipzig 1975
**Siegel**, Horst et al.: „10 Jahre BCA Leipzig: Stadtplanung und Stadtentwicklung“ — Leipzig 1977
**Siegel**, Horst et al.: „Bauzeitung: Entwicklung der Stadtstruktur von Leipzig“ Heft 12 — Berlin 1978
**Siegel**, Horst et al.: „Leipzig: Aus Vergangenheit und Gegenwart“ Beiträge zur Stadtgeschichte Teil 3 — Leipzig 1984
**Siegel**, Horst: „Der Stadtteil Grünau“ — Weimar 1998
**Siegel**, Horst et al.: „Eine Wohnung für alle: Geschichte des kommunalen Wohnungsbaus in Leipzig“ — Leipzig 2000
**Sieverts**, Thomas: „Zwischenstadt- Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“ BF 118 — Braunschweig 1997
**Söfker**, Wilhelm et al.: „Baugesetzbuch“ 28. Auflage — München 1998
**Sparschuh**, Rita et al.: „Nachhaltige Stadtentwicklung: Impulse, Projekte, Perspektiven“ — Stuttgart 1998
**Stadt Münster**: „Flächennutzungsplan Erläuterung“ — Münster 1999
**Stadt Leipzig**: „Generalbebauungsplan und Generalverkehrsplan“ — Leipzig 1970
**Stadt Leipzig**: „Flächennutzungsplan der Stadt Leipzig“ — Leipzig 1994
**Stadt Leipzig**: „Stadtteilplanung Leipzig-Grünau“ — Leipzig 1996
**Stadt Leipzig**: „Stadtentwicklungsplan Wohnbauflächen“ Beiträge zur Stadtentwicklung 16 — Leipzig 1997
**Stadt Leipzig**: „Nahverkehr der Stadt Leipzig“ Beiträge zur Stadtentwicklung 24 — Leipzig 1998
**Stadt Leipzig**: „Kleinräumige Strukturdaten 1998“ — Leipzig 1999
**Stadt Leipzig**: „Stadtentwicklungsplan Zentren“ Beiträge zur Stadtentwicklung 28 — Leipzig 2000
**Tietz**, Jürgen: „Geschichte der Architektur des 20. Jahrhunderts“ — Köln 1998
**Thiel**, Andreas et al.: „Die Radstation: Der erste Schritt zum neuen Bahnhofvorplatz“ — Münster 1998
**Thiel**, Andreas et al.: „Der Bahnhof in der Stadt“ — Münster 1999
**Thiel**, Andreas et al.: „Die Radstation: Ein starkes Stück Umweltverbund“ — Münster 2000
**Topfstedt**, Thomas et al.: „Bauforschung, Baupraxis: Städtebau und Architektur in der DDR“ Heft 254 — Berlin 1989
**Topfstedt**, Thomas et al.: „Neue Städte aus Ruinen“ — München 1992
**Topfstedt**, Thomas et al.: „Verwundungen: 50 Jahre nach der Zerstörung von Leipzig“ — Leipzig 1993
**Ullmann**, Helmut et al.: „Deutsche Architektur: Wiederaufbau und Umgestaltung des Stadtzentrums“ Heft 8 — Berlin 1965
**Vester**, Frederic: „Crashtest Mobilität“ — München 1999
**Voigt**, Werner: „Verkehr und Wohngebiet“ — Berlin 1987
**Walprecht**, Dieter: „Verkehrsberuhigung in Gemeinden, Planung...“ Band I — Köln 1983
**Walprecht**, Dieter: „Verkehrsberuhigung in Gemeinden, Erfolge...“ Band II — Köln 1987
**Weber**, Frank: „20 Jahre Großraum-Verkehr Hannover“ — Hannover 1990
**Wegener**, Michael: „Neue Gartenstadt für Leipzig“ — Dortmund 1999
**Wiegandt**, Claus-C. et al.: „Stadtentwicklung und Städtebau in Deutschland“ — Bonn 2000
**Wörner**, Martin et al.: „Architekturführer Hannover“ — Berlin 2000
**Wöstenfeld**, Dieter et al.: „DDR-Verkehr: Generalverkehrsplanung - Ausdruck der Verkehrspolitik und Verkehrsentwicklung“ Heft 6 — Berlin 1981
**Zwoch**, Felix et al.: „Nachdenken über Städtebau“ BF 93 — Braunschweig 1991

## 5.2 Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Abt. | Abteilung |
| BauGB | Baugesetzbuch |
| BauNVO | Baunutzungsverordnung |
| BauRO | Bau- und Raumordnungsgesetz |
| BauZVO | Bauplanungs- und Zulassungsverordnung |
| BBauG | Bundesbaugesetz |
| BBR | Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung |
| BfV | Büro für Verkehrsplanung |
| BMVBW | Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen |
| B-Plan | Bebauungsplan |
| BRD | Bundesrepublik Deutschland |
| CIAM | Congres Internationaux d´Architecture Moderne |
| CSSR | Tschechische Ceskoslovinska Socialisticka Republika (CSR bis 1960) |
| DDR | Deutsche Demokratischen Republik |
| DVP | Detailverkehrsplan |
| EW pro ha | Einwohner pro Hektar |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen |
| FNP / F-Plan | Flächennutzungsplan |
| FStrG | Fernstraßengesetz |
| FUGV | Fußgängerverkehr |
| GBP | Generalbebauungsplan |
| GVFG | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz |
| GVP | Generalverkehrsplan und Gesamtverkehrsplan |
| Hbf. | Hauptbahnhof |
| ISA | Institut für Städtebau und Architektur |
| IWG | Institut für Wohnungs- und Gesellschaftsbau |
| KONTIV | Kontinuierliche Verkehrsbefragung |
| LH | Landeshauptstadt |
| MGVP | Merkblatt Generalverkehrspläne der Gemeinden |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| N-Programm | Neugebietsprogramm |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| RADV | Radfahrverkehr |
| RaRi GVP | Rahmenrichtlinien für die Generalverkehrsplanung |
| ROG | Raumordnungsgesetz |
| S-Bahn | Schnellbahn |
| SBZ | Sowjetisch besetzte Zone |
| SED | Sozialistische Einheitspartei Deutschland |
| SFR Jugoslawien | Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien |
| S-Programm | Sanierungsprogramm |
| SrV | System repräsentativer Verkehrsbefragungen |
| SV-Bahn | Stadt- und Vorortbahn |
| PlanzVO | Planzeichenverordnung |
| UdSSR | Union der Sozialistischen Sowjet Republiken |
| UVP | Umweltverträglichkeitsprüfung |
| VEP | Verkehrentwicklungsplan |
| VPZ | Verkehrspolitische Zielstellung |
| VR | Volksrepublik (Bulgarien, Polen und Ungarn) |
| WBS 70 | Wohnbauserie 70 (von 1970) |
| WK | Wohnkomplex |
| ZK | Zentralkomitee |

## 5.3 Vollständige Texte

### 5.3.1 Charta von Athen überarbeitete Fassung 1948/49:

# 4. VERKEHR

## Untersuchungen

**51**

**Das gegenwärtige Netz der städtischen Straßen ist eine Gesamtheit aus Verzweigungen, die sich rings um die großen Verbindungswege entwickelt haben. Ihre Anlage geht in Europa auf geschichtliche Zeiten zurück, bis in vormittelalterliche Zeiten, bisweilen sogar auf die Antike.**

Gewisse Militärstädte und auch koloniale Gründungen haben vom Augenblick ihrer Entstehung an die Vorteile eines abgestimmten Planes genossen . Zuerst wurde eine regelmäßige Mauer gezogen; auf diese Umfassung stießen die großen Verbindungswege. Die innere Aufteilung war von praktischer Regelmäßigkeit.
Andere Städte – und sie sind in der Überzahl – entstanden an der Kreuzung zweier großer Straßen, die das Land durchzogen, oder aber, später, am Knotenpunkt mehrerer Straßen, die alle von einem gemeinsamen Zentrum aus verliefen.
Diese Verbindungswege sind eng gebunden an die Topographie des Gebietes, die sie oft zu einem Verlauf in mannigfachen Windungen zwingt.
Die ersten Häuser wurden am Rand dieser Straßen errichtet, und so entstanden die Hauptstraßen, von denen sich, als die Städte wuchsen, die immer zahlreicheren sekundären Verkehrsadern abzweigten.
Die Hauptstraßen sind stets Töchter der Geographie gewesen; viele von ihnen mögen ausgebaut und begradigt worden sein, dennoch werden sie immer den Charakter ihrer Grundbestimmung bewahrt haben.

---

**52**

**Angelegt, um Fußgänger oder Fuhrwerke aufzunehmen, entsprechen sie heute nicht mehr den mechanischen Verkehrsmitteln.**

Die alten Städte waren aus Sicherheitsgründen von Mauern umgeben. Sie konnten sich also nicht entsprechend der Zunahme ihrer Bevölkerung ausdehnen.
Man mußte ökonomisch verfahren, um dem Terrain das Maximum an bewohnbarer Fläche abzufordern. Das erklärt jene Anlage von dichtgedrängten Straßen und Gäßchen, die eine möglichst große Anzahl von Haustüren zu berühren vermochten. Diese Anlage der Städte hat im übrigen jenes System der Blocks zur Folge, die steil an der Straße errichtet wurden, von wo sie ihr Licht bezogen, und die zum gleichen Zweck im Innern mit den Löchern der Höfe versehen wurden.
Später, als die befestigten Umfassungen erweitert wurden, fanden Straßen und Sträßchen in Alleen und Boulevards ihre Fortsetzung über den ersten Stadtkern hinaus, der seinerseits seine primitive Struktur behielt.
Dieses Bausystem, das schon seit langer Zeit keinem Erfordernis mehr entspricht, gilt noch heute wie ein Gesetz. Immer noch gibt es den Baublock, unmittelbares Nebenprodukt des Straßensystems. Seine Fassaden liegen in mehr oder weniger engen Straßen oder Innenhöfen. Das Verkehrsnetz, das ihn einschnürt, ist ausgedehnt und hat vielfache Kreuzungen. Für eine andere Zeit gedacht, hat dieses Netz mit der neuen Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge nicht in Einklang gebracht werden können.

**53**

**Die Dimensionierung der Straßen ist nicht mehr angemessen und widersetzt sich einer Ausnutzung der neuen mechanischen Geschwindigkeiten und dem geordneten Aufschwung der Stadt.**

Das Problem ergibt sich, weil es unmöglich ist, die natürlichen Geschwindigkeiten – die des Menschen oder des Pferdes – in Einklang zu bringen mit den mechanischen Geschwindigkeiten – denen des Autos, der Straßenbahn, des Lastwagens oder des Autobus.
Ihre Vermischung ist die Quelle von Tausenden von Konflikten. Der Fußgänger bewegt sich in einer unaufhörlichen Unsicherheit, während die Kraftfahrzeuge, ohne Unterlaß zu bremsen gezwungen, wie gelähmt sind, was sie jedoch nicht hindert, Anlaß ständiger Lebensgefahr zu sein.

**54**

**Die Distanzen zwischen den Straßenkreuzungen sind zu gering.**

Bevor die mechanischen Fahrzeuge ihre normale Geschwindigkeit erreichen, müssen sie notgedrungen starten und die Beschleunigung steigern.
Die Bremse kann nicht brutal verwendet werden, ohne eine schnelle Abnutzung der wichtigsten Bestandteile zu verursachen.
Man müßte also eine vernünftige Längeneinheit vorsehen zwischen dem Start und dem Punkt, wo es notwendig wird zu bremsen.
Die heutigen Straßenkreuzungen, die 100, 50, 20 oder sogar nur 10m voneinander entfernt liegen, entsprechen nicht dem zügigen Tempo der Kraftfahrzeuge. Abstände von 200 bis 400m sollten die Kreuzungen trennen.

**55**

**Die Breite der Straßen ist ungenügend. Der Versuch, sie zu verbreitern, ist oft ein beschwerliches und überdies wirkungsloses Unterfangen.**

Es gibt für die Straßen keinen einheitlichen Breiten-Typ. Alles hängt ab von ihrem Aufkommen an Fahrzeugen, deren Zahl und Art.
Die alten Hauptstraßen, seit der Entstehung der Stadt durch Topographie und Geographie vorgeschrieben, sind der Stamm ungezählter Abzweigungen und haben fast immer ein intensives Aufkommen zu bewältigen.
Sie sind im allgemeinen zu eng, aber ihre Erweiterung ist ein nicht immer leicht zu lösendes Problem und oft nicht einmal wirksam.
Es ist wichtig, das Problem von einer viel höheren Warte aus anzupacken.

**56**

**Angesichts der mechanischen Geschwindigkeiten erweist sich das Straßennetz als unrationell, da es ihm an Genauigkeit, an Anpassungsfähigkeit, an Differenziertheit und an Zweckmäßigkeit fehlt.**

Der moderne Verkehr ist eines der vielschichtigsten Unterfangen. Die Straßen, mannigfachen Zwecken bestimmt, sollen gleichzeitig folgendes ermöglichen:
den Autos die Fahrt von einer Tür zur anderen;
den Fußgängern den Weg von einer Tür zur anderen;
den Autobussen und den Straßenbahnen das Zurücklegen der vorgeschriebenen Strecken;
den Lastwagen die Fahrt von den Versorgungszentren zu den unendlich verschiedenen Stellen der Auslieferung;
einigen Fahrzeugen nur die einfache Durchfahrt durch die Stadt.
Jede dieser Tätigkeiten würde eine besondere Fahrbahn erfordern, die geeignet wäre, klar umrissene Notwendigkeiten zu befriedigen.
Es ist also nötig, sich angespannt mit dieser Frage zu befassen, den augenblicklichen Zustand zu erwägen und sich um die Lösungen zu bemühen, die wirklich genau definierten Erfordernissen entsprechen.

## Zu fordern

### 57

**Straßenzüge, die der Prachtentfaltung dienen und repräsentative Zwecke verfolgen, konnten und können schwere Hindernisse für den Verkehr schaffen.**

Was zur Zeit der Fußgänger und Kutschen zulässig und sogar bewundernswert war, kann heute zur Quelle beständiger Wirrnis geworden sein.
Gewisse Prachtstraßen, entworfen, um eine monumentale – von einem Denkmal oder Bauwerk gekrönte – Perspektive zu sichern, sind heutzutage die Ursache von Verkehrsstockungen, Verspätung und manchmal von Gefahr.
Diese Kompositionen architektonischer Natur sollten bewahrt bleiben vor der Invasion der mechanischen Fahrzeuge, für die sie nicht gedacht waren und deren Geschwindigkeit sie nie angepaßt werden können.
Der Verkehr ist heute eine Funktion erster Ordnung des Stadtlebens geworden. Er erfordert ein sorgfältig erarbeitetes Programm, das Vorsorge zu treffen weiß für alles, was nötig ist, um das Verkehrsaufkommen zu regeln, die unerläßlichen Entlastungsstraßen zu schaffen und so zu erreichen, daß die Verkehrsstockungen wie das von ihnen verursachte beständige Unbehagen behoben werden.

### 58

**In zahlreichen Fällen ist das Netz der Eisenbahnlinien (Schienenwege) infolge der Ausdehnung der Stadt ein schweres Hindernis für die Stadtentwicklung geworden. Es schließt Wohnviertel ab und beraubt sie des notwendigen Kontaktes mit den lebenswichtigen Elementen der Stadt.**

Auch hier ist die Zeit zu schnell fortgeschritten. Die Eisenbahnen sind vor der gewaltigen industriellen Expansion entstanden, die sie selbst heraufbeschworen haben.
Sie dringen in die Städte ein und unterteilen willkürlich ganze Gebiete. Die Eisenbahnlinie ist ein Weg, den man nicht überschreitet; sie isoliert Stadtteile voneinander, die, nachdem sie nach und nach mit Wohnungen bebaut wurden, sich der Kontakte beraubt sahen, die ihnen unerläßlich sind.
In manchen Städten ist die Situation für die allgemeine Wirtschaft bedenklich, und der Städtebau ist dazu berufen, den Umbau und die Verlegung gewisser Netze auf eine Art und Weise zu erwägen, die sie in die Harmonie eines Gesamtplanes einbezieht.

### 59

**Auf Grund rigoroser Statistiken müssen brauchbare Analysen über den gesamten Verkehr in der Stadt und ihrer Region erstellt werden, eine Arbeit, die die Verkehrsströme und den Umfang ihrer Belastung erkennen lassen wird.**

Der Verkehr ist eine lebenswichtige Funktion, deren augenblicklicher Zustand graphisch dargestellt werden muß. Die bestimmenden Ursachen und die Auswirkungen seiner unterschiedlichen Intensität werden dann klar hervortreten, und es wird leichter sein, die kritischen Punkte zu erkennen.
Nur eine klare Darstellung der Situation wird erlauben, zwei unerläßliche Fortschritte zu realisieren: jeder der Verkehrsstraßen eine präzise Bestimmung zuzuteilen, sei es, daß sie den Fußgängern, den Autos, den Lastwagen oder den Fernfahrern zugedacht ist; dann muß man diesen Straßen je nach der Rolle, die ihnen zugeschrieben wird, spezielle Ausmaße und spezielle Merkmale geben: Art des Straßenbelages, Breite des Dammes, Ort und Art der Kreuzungen oder Übergänge.

### 60

**Die Verkehrsstraßen müssen ihrem Charakter gemäß klassifiziert und entsprechend den Fahrzeugen und ihrer Geschwindigkeit gebaut werden.**

Die jahrhundertelang einzige Straßenart ließ einst – bunt durcheinander – Fußgänger und Reiter zu, und erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts löste der allgemeine Gebrauch der Kutschen die Erfindung des Bürgersteiges aus.
Im 20. Jahrhundert begann wie eine Sintflut die Masse der Kraftfahrzeuge – Räder, Motorräder, Autos, Lastwagen, Straßenbahnen – mit ihrer unvermuteten Geschwindigkeit zu strömen.
Das blitzartige Wachstum gewisser Städte, New Yorks z.B., bewirkte einen unvorstellbaren Andrang von Fahrzeugen an einigen bestimmten Punkten.
Es ist höchste Zeit, durch entsprechende Maßnahmen einer Situation abzuhelfen, die sich zur Katastrophe auswächst.
Die erste zweckdienliche Maßnahme bestünde darin, in den verstopften Verkehrsadern das Los der Fußgänger radikal von dem der mechanischen Fahrzeuge zu trennen.
Die zweite, den Lastern eine besondere Fahrbahn einzuräumen.
Die dritte, für den Fernverkehr Durchgangsstraßen vorzusehen, die unabhängig wären von üblichen Straßen, die nur dem Nahverkehr bestimmt sind.

---

### 61

**Die stark belasteten Kreuzungen sollten durch Differenz im Höhenniveau der Straßen für den zügigen Verkehr eingerichtet werden.**

Die Fahrzeuge des Fernverkehrs sollten nicht der Einrichtung des obligatorischen Haltens an jeder Straßenkreuzung unterworfen sein, durch das ihre Fahrt unnötigerweise verlangsamt wird.
Differenzen im Höhenniveau der Straßen an jeder Übergangsstelle sind das beste Mittel, ihnen eine durchgehende Fahrt zu sichern.
An den großen Fernverkehrsstraßen werden in Abständen, die so errechnet sind, daß sie die beste Möglichkeit ergeben, Übergänge angelegt, die sie mit den Nahverkehrsstraßen verbinden.

### 62

**Der Fußgänger muß andere Wege als das Kraftfahrzeug benutzen.**

Das würde eine fundamentale Reform des Verkehrs in den Städten bedeuten – es gäbe keine gescheitere und auch keine, die eine neue und fruchtbarere Ära des Städtebaus einleiten könnte.
DIESE FORDERUNG AN DEN VERKEHR MUSS ALS EBENSO UNERBITTLICH ERACHTET WERDEN WIE DIE FORDERUNG, DIE AUF DEM GEBIETE DES WOHNUNGSBAUS JEDE NORDLAGE VERDAMMT.

### 63

**Die Straßen müssen nach ihrer Funktion differenziert werden: Wohnstraßen, Straßen für Spaziergänge, Durchgangsstraßen, Hauptverkehrsstraßen.**

Die Straßen sollten – anstatt allen und allem überlassen zu sein – je nach ihrer Kategorie verschiedene Verkehrsordnungen kennen.
Die Wohnstraßen und die Flächen für die gemeinschaftliche Nutzung verlangen eine besondere Atmosphäre.
Um den Wohnungen und ihren ‹Verlängerungen› die notwendige Ruhe und den notwendigen Frieden zu verschaffen, werden die mechanischen Fahrzeuge in besondere Umgehungsstraßen geschleust werden.
Die Fernverkehrsstraßen werden keine Berührungspunkte mit den Nahverkehrsstraßen haben, es sei denn an den Zufahrtspunkten.
Die großen Hauptverkehrsstraßen, die mit dem ganzen Ensemble der Region in Verbindung stehen, behaupten natürlicherweise ihren Vorrang.
Aber Straßen für Spaziergänge werden ebenfalls vorgesehen sein, und da den Fahrzeugen für diese Straßen eine reduzierte Geschwindigkeit strikt vorgeschrieben sein wird, dürfte das Nebeneinander von Fahrzeugen und Fußgängern dort nicht mehr zu Unzuträglichkeiten führen.

### 64

**Die großen Verkehrsströme sollen grundsätzlich durch Grünstreifen isoliert werden.**

Die Durchfahrts- und Fernverkehrsstraßen, genau unterschieden von den Nahverkehrsstraßen, werden keinen Anlaß haben, den öffentlichen oder privaten Bauten in die Nähe zu kommen. Es wird gut sein, sie mit dichten grünen Hecken einzufassen.

## 5. HISTORISCHES ERBGUT DER STÄDTE

### 65

**Architektonische Werte müssen bewahrt werden (einzelne Gebäude oder städtische Ensembles).**

Das Leben einer Stadt ist ununterbrochenes Geschehen, das sich durch die Jahrhunderte hindurch manifestiert in materiellen Werken – Grundrissen oder Konstruktionen –, die ihr ihren besonderen Charakter verleihen und die nach und nach zum Ausdruck ihrer ‹Seele› werden.
Es sind kostbare Zeugen der Vergangenheit, auch weiterhin respektiert, einmal wegen ihres historischen oder gefühlsmäßigen Wertes; sodann weil einigen ein schöpferischer Wert innewohnt, der eine Verkörperung des menschlichen Genius auf seiner höchsten Stufe ist.
Sie gehören zum Erbgut der Menschheit, und diejenigen, in deren Besitz oder Obhut sie sind, haben die Verantwortung und die Verpflichtung, alles zu tun, was zulässig ist, um den kommenden Jahrhunderten dieses noble Erbe unversehrt zu überliefern.

### 66

**Sie werden bewahrt, wenn sie der Ausdruck einer früheren Kultur sind und wenn sie einem allgemeinen Interesse entsprechen . . .**

Der Tod, der kein Lebewesen verschont, ereilt auch die Werke der Menschen. Man muß die Zeugnisse der Vergangenheit zu unterscheiden wissen und erkennen können, welche noch lebendig sind.
Nicht alles Vergangene hat – allein weil es vergangen ist – Anspruch auf Bestand; es ist ratsam, mit Besonnenheit das auszuwählen, was respektiert werden soll.
Wenn die Interessen der Stadt durch das Fortbestehen gewisser majestätischer Zeugen einer verflossenen Ära verletzt werden, so wird eine Lösung zu suchen sein, die es ermöglicht, zwei entgegengesetzte Standpunkte zu vereinen:
In den Fällen, in denen man Bauwerke vor sich hat, die sich in zahlreichen Exemplaren wiederholen, werden einige als Beleg erhalten, die anderen abgerissen werden.

# Dritter Teil
# Schlußfolgerungen

## LEHRSÄTZE

### 71
**Die Mehrzahl der untersuchten Städte bietet heutzutage das Bild des Chaos: sie entsprechen in keiner Weise ihrer Bestimmung, die vordringlichen biologischen und psychologischen Bedürfnisse ihrer Einwohner zu befriedigen.**

Die Zahl der Städte, die aus Anlaß dieses Kongresses durch die sorgfältige Arbeit nationaler Gruppen der ‹INTERNATIONALEN KONGRESSE FÜR NEUES BAUEN›, CIAM untersucht wurden, belief sich auf 33: Amsterdam, Athen, Brüssel, Baltimore, Bandung, Budapest, Berlin, Barcelona, Charleroi, Köln, Como, Dalat, Detroit, Dessau, Frankfurt, Genf, Genua, Den Haag, Los Angeles, Littoria, London, Madrid, Oslo, Paris, Prag, Rom, Rotterdam, Stockholm, Utrecht, Verona, Warschau, Zagreb, Zürich.
Sie illustrieren die Geschichte der weißen Rasse unter den verschiedensten klimatischen Bedingungen und Breitengraden.
Alle legen Zeugnis ab für das gleiche Phänomen: Ordnungslosigkeit, die durch das Maschinensystem in einen Zustand hineingetragen wurde, der bis dahin eine relative Harmonie zuließ; ebenso Mangel jeden ernsthaften Versuchs zur Anpassung.
In all diesen Städten ist der Mensch Bedrängnissen ausgesetzt. Alles, was ihn umgibt, erstickt und erdrückt ihn. Nichts, was notwendig ist für seine physische oder moralische Gesundheit, ist erhalten oder eingerichtet worden.
Die Stadt entspricht nicht mehr ihrer Funktion, die darin besteht, die Menschen zu schützen und sie gut zu schützen.

### 72
**Diese Situation enthüllt die unaufhörliche Aneinanderreihung von Privatinteressen seit dem Beginn des Maschinenzeitalters.**

Der Vorrang der privaten Initiativen, durch persönliches Interesse und den Köder des Gewinns erregt, ist die Grundlage für den bedauerlichen Zustand der Dinge.
Keine Behörde, die sich der Natur und der Wichtigkeit des maschinellen Fortschritts bewußt wäre, hat bis jetzt interveniert, um die Verheerung zu verhindern, für die niemand wirklich verantwortlich gemacht werden kann.
Die Unternehmen waren hundert Jahre hindurch dem Zufall ausgeliefert. Wohnungs- oder Fabrikbau, Straßen-, Kanal- oder Eisenbahnbau, alles hat sich in einer Hast und mit einer persönlichen Heftigkeit vervielfacht, die jeden bedachten Plan und jede vorherige Überlegung ausschlossen.
Heute ist das Unheil geschehen. Die Städte sind unmenschlich, und aus der rücksichtslosen Brutalität einiger Privatinteressen ist das Unglück zahlloser Personen entstanden.

### 73
**Die Stärke der Privatinteressen ruft einen verheerenden Bruch des Gleichgewichts hervor zwischen dem Vordringen der wirtschaftlichen Kräfte einerseits und andererseits der Schwäche administrativer Kontrolle und der Kraftlosigkeit sozialen Zusammenhalts.**

In das Gefühl für administrative Verantwortlichkeit und sozialen Zusammenhalts werden täglich Breschen geschlagen durch die lebendige und ohne Unterlaß erneuerte Kraft des Privatinteresses.
Diese drei Kraftquellen befinden sich in andauerndem Widerspruch zueinander, und wenn die eine angreift, verteidigt sich die andere.
In diesem unglücklicherweise ungleichen Kampf triumphiert meistens das Privatinteresse, indem es, zum Schaden der Schwachen, den Erfolg der Stärkeren sicherstellt.
Aber aus dem Übermaß des Übels erwächst manchmal das Gute, und die ungeheuerliche materielle und moralische Unordnung der modernen Stadtgemeinde hat vielleicht zur Folge, endlich ein Statut über die Stadt ins Leben zu rufen, das, gestützt auf eine starke administrative Verantwortlichkeit, die unerläßlichen Regeln zum Schutze der Gesundheit und der menschlichen Würde einführen wird.

### 74
**Obgleich die Städte sich im Zustand ständiger Umwandlung befinden, schreitet ihre Entwicklung fort ohne Präzision und Kontrolle und ohne daß den Grundsätzen des zeitgenössischen Städtebaus, die in qualifizierten technischen Kreisen ausgearbeitet worden sind, Rechnung getragen würde.**

Die Grundsätze des modernen Städtebaus sind durch die mühevolle Arbeit unzähliger Techniker entwickelt worden: Technikern der Baukonstruktion, Technikern der Gesundheit, Technikern sozialer Organisation.
Die Grundsätze sind Gegenstand von Artikeln, Büchern, Kongressen, öffentlichen oder privaten Debatten gewesen.
Aber es muß gelingen, ihnen Gültigkeit zu verschaffen bei den Verwaltungsorganen, die damit beauftragt sind, über das Schicksal der Städte zu wachen, und die den großen Umwälzungen, die sich durch diese neuen Gegebenheiten anbieten, oft feindlich gegenüberstehen.
Es ist zuerst notwendig, daß die Autorität aufgeklärt werde, und dann muß sie handeln. Es kann gelingen, durch Scharfsichtigkeit und Energie die gefährdete Situation wieder in Ordnung zu bringen.

### 75
**Die Stadt muß auf geistiger und materieller Ebene die individuelle Freiheit und den Nutzen gesellschaftlichen Zusammenwirkens sicherstellen.**

Individuelle Freiheit und gesellschaftliches Zusammenwirken, das sind die beiden Pole, zwischen denen sich das Leben abspielt.
Jedes Unternehmen, dessen Ziel die Verbesserung des menschlichen Schicksals ist, muß diesen beiden Faktoren Rechnung tragen. Wenn es ihm nicht gelingt, diese beiden oft entgegengesetzten Forderungen zu befriedigen, ist es unweigerlich zum Scheitern verurteilt.
Es ist auf alle Fälle unmöglich, sie in harmonischer Weise zu koordinieren, wenn man nicht im voraus ein Programm ausarbeitet, das sorgfältig geprüft ist und das nichts dem Zufall überläßt.

### 76
**Die Dimensonierung aller Gegenstände in den räumlichen Anordnungen der Stadt kann nur vom menschlichen Maßstab bestimmt werden.**

Das natürliche Maß des Menschen muß als Basis für alle Maßstäbe dienen, die eine Beziehung zum Leben und zu den verschiedenen Funktionen des Daseins haben sollen.
Die Skala der Maße, die auf Flächen oder Entfernungen anzuwenden sind, die Skala der Entfernungen, die in ihrer Beziehung zum natürlichen Verhalten des Menschen geprüft werden müssen, Maßstäbe für Stunden-Pläne, die bestimmt werden müssen, indem man den Tageslauf der Sonne berücksichtigt.

### 77
**Die Schlüssel zum Städtebau liegen in folgenden vier Funktionen:**
**Wohnen,**
**Arbeiten,**
**Sich erholen (in den freien Stunden),**
**Sich fortbewegen.**

Der Städtebau hat sich bisher nur an ein einziges Problem gewagt, an das Verkehrsproblem. Er hat sich damit begnügt, Ausfallstraßen zu bahnen oder Straßen zu ziehen, und hat damit Häuserinseln geschaffen, deren Bestimmung der Zufälligkeit privater Initiativen überlassen worden ist.
Das ist eine beschränkte und unzulängliche Ansicht von der Aufgabe, die ihm zugefallen ist.
Der Städtebau hat vier Aufgaben; dies sind:
erstens, den Menschen gesunde Unterkünfte zu sichern, d.h. Orte, wo Raum, frische Luft und Sonne, diese drei wesentlichen Gegebenheiten der Natur, weitestgehend sichergestellt sind;
zweitens, solche Arbeitsstätten zu schaffen, daß die Arbeit, anstatt ein drückender Zwang zu sein, wieder den Charakter einer natürlichen Tätigkeit annimmt;

drittens, die notwendigen Einrichtungen zu einer guten Nutzung der Freizeit vorzusehen, so daß diese wohltuend und fruchtbar wird;
viertens, die Verbindung zwischen diesen verschiedenen Einrichtungen herzustellen durch ein Verkehrsnetz, das den Austausch sichert und die Vorrechte einer jeden Einrichtung respektiert.
DIESE VIER AUFGABEN SIND DIE VIER SCHLÜSSEL DES STÄDTEBAUS.

## 78

**Die Pläne werden die Struktur eines jeden der den vier Schlüsselfunktionen zugewiesenen Stadtteils bestimmen, und sie werden deren entsprechende Lokalisierung innerhalb des Ganzen fixieren.**

Die vier Schlüsselfunktionen brauchen, um sich in ihrem ganzen Umfang manifestieren zu können, besondere Vorkehrungen, die jeder Schlüsselfunktion die günstigsten Voraussetzungen zur Entfaltung ihrer eigenen Aktivitäten bieten.
Der Städtebau wird, indem er dieser Notwendigkeit Rechnung trägt, die Gestalt der Städte umwandeln, wird mit dem erdrückenden Zwang von Gewohnheiten brechen, die ihre Daseinsberechtigung verloren haben, und wird schöpferischen Menschen ein unbegrenztes Tätigkeitsfeld öffnen.
Jede der Schlüsselfunktionen wird autonom sein, gestützt auf die Gegebenheiten von Klima, Topographie und Gebräuchen; sie werden als Wesenheiten betrachtet werden, denen Gelände und Räumlichkeiten zugeteilt werden, für deren Ausstattung und Einrichtungen alle großzügigen Hilfsmittel der modernen Technik aufzubringen sind.
Bei dieser Verteilung werden die lebenswichtigen Bedürfnisse des Individuums berücksichtigt werden und nicht das Interesse oder der Profit einer einzelnen Gruppe.

## 79

**Der Zyklus der täglichen Funktionen: wohnen, arbeiten, sich erholen, wird durch den Städtebau unter dem Gesichtspunkt der größten Zeitersparnis geregelt, indem das Wohnen als das eigentliche Zentrum der städtebaulichen Bestrebungen und als der Angelpunkt aller Maßnahmen betrachtet wird.**

Der Wunsch, die Bedingungen der Natur wieder ins tägliche Leben einzuführen, scheint auf den ersten Blick eine größere horizontale Ausdehnung der Stadt ratsam zu machen; aber die Notwendigkeit, die verschiedenen Tätigkeiten nach dem Tageslauf der Sonne auszurichten, widersetzt sich dieser Auffassung, deren Nachteil darin besteht, Entfernungen aufzuzwingen, die in keinem Verhältnis zur verfügbaren Zeit stehen.
ES IST DIE WOHNUNG, DIE DAS ZENTRUM ALLER DRINGLICHEN ANLIEGEN DES STÄDTEBAUERS IST; das Spiel der Entfernungen wird in Zukunft entsprechend ihrer Lage im Stadtplan geregelt, in Übereinstimmung mit dem Sonnentag von 24 Stunden, der die menschlichen Tätigkeiten rhythmisiert und allen Unternehmungen das richtige Maß zuerteilt.

## 80

**Die neuen mechanischen Geschwindigkeiten haben das städtische Milieu in Unordnung gestürzt, indem sie eine ständige Gefährdung mit sich bringen, Verkehrsengpässe, die Lähmung der Verkehrsverbindungen hervorrufen und die Hygiene bedrohen.**

Die mechanischen Fahrzeuge hätten von befreiender Wirkung sein sollen und durch ihre Geschwindigkeit einen beachtlichen Gewinn an Zeit herbeiführen müssen.
Aber ihre Ansammlung und Konzentration an gewissen Stellen sind gleichzeitig ein Hindernis für den Verkehr und der Anlaß ständiger Gefahr geworden. Darüber hinaus haben sie zahlreiche gesundheitsschädigende Faktoren in das Leben der Stadtgemeinde gebracht. Ihre Abgase, die sich in der Luft verbreiten, sind schädlich für die Lunge, und ihr Lärm bewirkt beim Menschen den Zustand permanenter Nervosität.
Die schon jetzt verfügbaren Geschwindigkeiten wecken die Versuchung zur täglichen Flucht in die Ferne, in die Natur, verbreiten den Geschmack an einer hemmungs- und maßlosen Mobilität und begünstigen eine Art zu leben, die, indem sie die Familie auseinanderreißt, die Grundlagen der Gesellschaft zutiefst verwirrt.
Sie verdammen den Menschen dazu, ermüdende Stunden in Fahrzeugen aller Art zu verbringen und nach und nach die Ausübung der Tätigkeit zu vergessen, die gesund und natürlich ist wie keine andere: des Gehens.

## 81

**Das Prinzip des städtischen und vorstädtischen Verkehrs muß revidiert werden. Eine Klassifizierung der möglichen Geschwindigkeiten muß vorgenommen werden.**
**Die Reform der Zoneneinteilung wird – indem sie die Schlüsselfunktionen der Stadt untereinander in Einklang bringt – natürliche Verbindungen zwischen diesen herstellen, zu deren Festigung ein rationelles Netz großer Verkehrsadern vorgesehen sein wird.**

Die Zoneneinteilung wird Ordnung in das Gebiet der Stadt bringen, indem sie die Schlüsselfunktionen berücksichtigt: wohnen, arbeiten, sich erholen.
Der Verkehr, die vierte Funktion, darf nur ein Ziel haben: die drei anderen nutzbringend in Verbindung zu bringen.
Große Umwälzungen sind unvermeidlich. Die Stadt und ihr Gebiet müssen mit einem Verkehrsnetz versorgt werden, das – den Nutzungen und den Zwecken exakt angeglichen – die moderne Technik des Verkehrs begründen wird.

---

Man muß die Verkehrsmittel klassifizieren und unterscheiden und für jede Art eine Fahrbahn schaffen, die der Natur des benutzten Fahrzeugs entspricht.
Der so geregelte Verkehr wird zu einer geordneten Funktion, die der Struktur der Wohnung oder derjenigen der Arbeitsstätten keinerlei Gewalt antut.

## 82

**Der Städtebau ist eine dreidimensionale Wissenschaft und keine zweidimensionale. Indem man das Element der Höhe einführt, wird eine Lösung gefunden für den modernen Verkehr und gleichzeitig für die Freizeit durch die Nutzung der so geschaffenen Freiräume.**

Die Schlüsselfunktionen WOHNEN, ARBEITEN, SICH ERHOLEN entfalten sich im Innern der Baumassen, die drei gebieterischen Notwendigkeiten unterworfen sind: genügend Raum, Sonne, Belüftung.
Diese Baumassen hängen nicht nur vom Boden und seinen beiden Dimensionen ab, sondern VOR ALLEM von einer dritten, der Höhe. Indem er die Höhe miteinbezieht, wird der Städtebau die für die Verkehrsverbindungen notwendigen Flächen und die der Freizeitgestaltung dienenden Freiräume gewinnen.
Man muß die ortsgebundenen Funktionen – die sich im Innern der Bauten entfalten, wo die dritte Dimension die allerwichtigste Rolle spielt – unterscheiden von den Funktionen des Verkehrs, die ihrerseits, da sie nur zwei Dimensionen benutzen, an den Boden gebunden sind und für die die Höhe nur ausnahmsweise und in geringfügigem Ausmaß eine Rolle spielt, z.B. in den Fällen des Niveauwechsels, der dazu bestimmt ist, gewisse intensive Verkehrsbelastungen zu regeln.

## 83

**Die Stadt muß im größeren Rahmen ihrer Einflußregion untersucht werden. Ein Regionalplan hat den einfachen gemeindlichen Plan zu ersetzen.**
**Die Grenze einer Ansiedlung wird in Abhängigkeit vom Radius ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit festgelegt.**

Die Aufgabestellungen des Städtebaus ergeben sich aus der Gesamtheit der Tätigkeiten, die sich nicht nur in der Stadt entfalten, sondern in der ganzen Region, deren Zentrum sie ist.
Die Existenzbedingungen der Stadt müssen untersucht und in Zahlen ausgedrückt werden, die es gestatten, die Etappen einer wahrscheinlichen künftigen Entwicklung vorauszusehen.
Eine entsprechende Untersuchung sekundärer Ansiedlungen wird eine Übersicht über die allgemeine Situation vermitteln. Zuordnungen, Beschränkungen, Kompensationen können dann beschlossen werden, die jeder von Region umgebenen Stadt einen eigenen Charakter und ein eignes Schicksal verleihen. So wird jede Stadt ihren Platz und ihren Rang in der allgemeinen Wirtschaft des Landes einnehmen.
Eine klare Bestimmung der Gebietsgrenzen wird daraus resultieren.
Das ist totaler Städtebau, und er ist imstande, das Gleichgewicht in der Provinz und im Lande herzustellen.

## 84

**Die Stadt, künftig als eine funktionelle Einheit definiert, muß dann harmonisch in jedem ihrer Teile wachsen, da sie über Räume und Verbindungen verfügt, in denen sich die Etappen ihrer Entwicklung im Gleichgewicht vollziehen können.**

Die Stadt wird den Charakter eines im voraus durchdachten Unternehmens annehmen, das den strengen Regeln eines allgemeinen Planes unterworfen ist.
Kluge Voraussicht wird ihre Zukunft skizziert, ihren Charakter beschrieben, das Ausmaß ihrer Entwicklung vorhergesehen und deren Exzesse im voraus eingeschränkt haben.
Den Erfordernissen der Region untergeordnet, dazu bestimmt, die vier Schlüsselfunktionen einzurahmen, wird die Stadt nicht mehr das ordnungslose Resultat zufälliger Initiativen sein.
Ihre Entwicklung wird – anstatt in eine Katastrophe zu führen – die Vollendung bedeuten. Und das Anwachsen der Bevölkerung wird nicht mehr zu diesem unmenschlichen Gedränge führen, das eine der Plagen der großen Städte ist.

## 85

**Es ist von dringlicher Notwendigkeit, daß jede Stadt ihr Programm aufstellt und die Gesetze erläßt, die seine Verwirklichung gestatten.**

Der Zufall wird der Voraussicht weichen, das Programm wird auf die Improvisation folgen.
Jeder mögliche Fall wird dann im Regionalplan verzeichnet sein; die Grundstücke werden vermessen und den verschiedenen Tätigkeitsbereichen zugeteilt werden: klare Vorschriften für das Unternehmen, das sofort in Angriff genommen und nach und nach, in allmählichen Etappen ausgeführt wird.
Das Gesetz wird das Boden-Statut festschreiben, indem es jede Schlüsselfunktion mit den Mitteln versieht, durch die sie sich am besten zu realisieren und sich auf den Flächen anzusiedeln vermag, die am besten geeignet sind und in der zweckmäßigsten Entfernung liegen.
Das Gesetz muß auch den Schutz und die Aufsicht über Gebiete vorsehen, die erst künftig besiedelt sein werden.
Es wird das Recht haben, zu genehmigen «oder zu verbieten», wird jede richtig bemessene Initiative fördern, aber achtgeben, daß sie sich in den allgemeinen Plan einfügt und stets den gesellschaftlichen Interessen, die das öffentliche Wohl ausmachen, untergeordnet bleibt.

Das Maschinenzeitalter hat technische Neuerungen eingeführt, die einer der Gründe sind für die Ordnungslosigkeit und die Umwälzungen in den Städten. Dennoch muß man der Technik die Lösung des Problems abverlangen.
Die modernen Konstruktionstechniken haben neue Methoden aufgestellt, neue Erleichterungen gebracht, neue Dimensionen gestattet.
In der Geschichte der Architektur eröffnen sie tatsächlich eine neue Periode.
Die neuen Konstruktionen werden nicht nur von einem Umfang, sondern auch von einer Komplexität sein, die bis dahin unbekannt war. Um die vielfältige Aufgabe, die ihm gestellt ist, zu lösen, wird der Architekt auf allen Ebenen seiner Unternehmungen zahlreiche Spezialisten zuziehen müssen.

## 91

**Der Gang der Ereignisse wird von Grund auf beeinflußt werden durch politische, soziale und ökonomische Faktoren . . .**

Es genügt nicht, daß die Notwendigkeit der ‹Boden-Statuts› und einiger Konstruktionsprinzipien anerkannt wird. Um von der Theorie zu Taten zu kommen, ist das Zusammenwirken folgender Faktoren notwendig:
Eine politische Macht, die so ist, wie man sie sich wünscht – klarblickend, sicher und entschlossen, die besten Lebensmöglichkeiten zu verwirklichen, die auf dem Papier der Pläne ausgearbeitet und eingeschrieben worden sind;
Eine aufgeklärte Bevölkerung, die versteht, wünscht und fordert, was die Spezialisten für sie ins Auge gefaßt haben;
Eine wirtschaftliche Situation, die erlaubt, Arbeiten, von denen einige beachtlich sind, in Angriff zu nehmen und auszuführen.
Es kann jedoch vorkommen, daß selbst in einer Epoche, in der alles einen Tiefstand erreicht hat, in der die politischen, moralischen und ökonomischen Bedingungen die denkbar ungünstigsten sind, die NOTWENDIGKEIT, SICH ANSTÄNDIGE BEHAUSUNGEN ZU SCHAFFEN, SICH PLÖTZLICH ALS GEBIETERISCHE VERPFLICHTUNG ERWEIST, DIE DER POLITIK, DEM SOZIALWESEN UND DER WIRTSCHAFT DAS ZIEL UND DAS GESCHLOSSENE PROGRAMM GIBT, DIE IHNEN GERADE GEFEHLT HABEN.

## 92

**Und hier wird die Architektur nicht als letzte Kraft intervenieren.**

DIE ARCHITEKTUR WALTET ÜBER DAS GESCHICK DER STADT. Sie ordnet die STRUKTUR DER WOHNUNG an, dieser wesentlichen Zelle im Gewebe der Stadt, deren Gesundheit, Annehmlichkeit, Harmonie ihren Entscheidungen unterworfen sind.
Sie gruppiert die Unterkünfte zu WOHNEINHEITEN, deren Gelingen von der Richtigkeit ihrer Berechnungen abhängig wird.
Sie reserviert im voraus die FREIFLÄCHEN, in deren Mitte sich die Baumasse in harmonischen Proportionen erheben wird.
Sie richtet die ‹VERLÄNGERUNGEN› DER WOHNUNG ein, DIE ARBEITSSTÄTTEN, DIE FÜR DIE ENTSPANNUNG BESTIMMTEN GELÄNDE.
Sie legt das VERKEHRSNETZ an, das die verschiedenen Zonen in Kontakt miteinander bringt.
Die Architektur ist für das Wohlbefinden und die Schönheit der Stadt verantwortlich.
Sie hat die Aufgabe, die Stadt zu schaffen oder zu verbessern, und ihr fallen die Wahl und die Verteilung der verschiedenen Elemente zu, deren geglückte Proportionen ein harmonisches und dauerndes Werk begründen wird.
Die Architektur ist der Schlüssel zu allen.

## 93

**Die Skala der Arbeiten, die dringlich zur Einrichtung der Städte in Angriff zu nehmen sind und andererseits der grenzenlos zerstückelte Zustand des Grundbesitzes sind zwei einander feindliche Realitäten.**

Die Arbeiten, die von dringlichster Wichtigkeit sind, müssen unverzüglich in Angriff genommen werden, da alle Städte der Welt, ob alt oder modern, die gleichen Schäden aufweisen, entstanden aus den gleichen Gründen.
Aber keine Teilarbeit darf unternommen werden, wenn sie sich nicht in die Rahmen von Stadt und Region einfügt, die durch eine vielseitige Untersuchung und einen umfassenden Gesamtplan vorgesehen sein werden.
Dieser Plan wird notwendigerweise Teile umfassen, deren Realisation unverzüglich in Angriff genommen werden kann, und andere, deren Ausführung auf unbestimmte Zeit verschoben werden muß.
Zahlreiche Bodenparzellen werden enteignet werden müssen und der Gegenstand von Transaktionen sein. Und dann ist das schmutzige Spiel der Spekulation zu befürchten, das so oft große Unternehmungen, die angeregt sind durch die Sorge um das öffentliche Wohl, im Keime erstickt.
Das Problem des Grundbesitzes und seiner möglichen Einforderung stellt sich in den Städten, an ihrer Peripherie und erstreckt sich auf das mehr oder weniger weite Gebiet, das ihre Region bildet.

## 94

**Der hier festgestellte gefährliche Widerspruch wirft eines der gefährlichsten Probleme der Epoche auf: die Dringlichkeit, mit legalen Mitteln die Verfügbarkeit allen nutzbaren Bodens zu regeln, um die lebenswichtigen Bedürfnisse des Individuums in voller Harmonie mit den Bedürfnissen der Gesellschaft zu befriedigen.**

---

Seit Jahren schon scheitern überall auf der Welt die großen Unternehmungen zur Ausrüstung der Länder am versteinerten Statut des Privateigentums. Der Boden – das Territorium des Landes – muß in jedem Augenblick zur Verfügung gestellt werden können, und zwar zu seinem entsprechenden Wert, der vor der Ausarbeitung des Projektes geschätzt worden ist.
Der Boden muß mobilisierbar sein, wenn es um das allgemeine Interesse geht.
Zahllose Unannehmlichkeiten haben die Völker heimgesucht, die es nicht verstanden haben, mit Genauigkeit den Umfang der technischen Umwälzungen und ihre gewaltigen Rückwirkungen auf das öffentliche und private Leben abzuschätzen.
Das Fehlen einer Stadtplanung ist die Ursache der Anarchie, die in der Organisation der Städte, in der Ausrüstung der Industrien herrscht. Weil man Grundregeln verkannt hat, sind die Landgebiete entleert worden, sind die Städte – jenseits von aller Vernunft – überfüllt, die industriellen Konzentrationen auf Grund von Zufälligkeiten entstanden, die Arbeiterwohnungen zu Elendsquartieren geworden.
Nichts ist vorgesehen worden zum Schutze des Menschen. Das Resultat ist katastrophal und fast in allen Ländern das gleiche. Es ist die bittere Frucht von hundert Jahren eines Maschinensystems ohne Richtung.

## 95

**Das Privatinteresse wird in Zukunft dem Interesse der Gesellschaft unterstellt sein.**

Sich selbst überlassen, wird der Mensch rasch erdrückt von den Schwierigkeiten aller Art, die er zu überwinden hat. Andererseits wird seine Persönlichkeit, wenn sie zu vielen gesellschaftlichen Zwängen unterworfen ist, dadurch erstickt.
Das individuelle Recht und das gesellschaftliche Recht müssen sich unterstützen, gegenseitig stärken und alles zusammenlegen, was sie an unendlich Konstruktivem mitbringen.
Das individuelle Recht hat nichts zu tun mit einem gewöhnlichen Privatinteresse, das eine Minderheit überhäuft, indem es die übrige soziale Masse zu einem mittelmäßigen Leben verdammt; es verdient der strengsten Einschränkungen.
Es muß allenthalben dem Interesse der Gesellschaft unterstellt werden, und jedem Individuum müssen die fundamentalen Freuden zugängig sein: die Behaglichkeit des Heims, die Schönheit der Stadt.

**(Hilpert 1988, S. 186 ff.)**

### 5.3.2 Sechzehn Grundsätze des Städtebaus

1. Die Stadt als Siedlungsform ist nicht zufällig entstanden. Die Stadt ist die wirtschaftlichste und kulturreichste Siedlungsform für das Gemeinschaftsleben der Menschen, was durch die Erfahrung von Jahrhunderten bewiesen ist. Die Stadt ist in Struktur und architektonischer Gestaltung Ausdruck des politischen Lebens und des nationalen Bewußtseins des Volkes.
2. Das Ziel des Städtebaues ist die harmonische Befriedigung des menschlichen Anspruches auf Arbeit, Wohnung, Kultur und Erholung. Die Grundsätze und Methoden des Städtebaues fußen auf den natürlichen Gegebenheiten, auf den sozialen und wirtschaftlichen Grundlagen des Staates, auf den höchsten Errungenschaften von Wissenschaft, Technik und Kunst, auf den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit und auf der Verwendung der fortschrittlichen Elemente des Kulturerbes des Volkes.
3. Städte an sich entstehen nicht und existieren nicht. Die Städte werden in bedeutendem Umfange von der Industrie für die Industrie gebaut. Das Wachstum der Stadt, die Einwohnerzahl und die Fläche werden von den städtebildenden Faktoren bestimmt, das heißt, von der Industrie, den Verwaltungsorganen und den Kulturstätten, soweit sie mehr als örtliche Bedeutung haben. In der Hauptstadt tritt die Bedeutung der Industrie als städtebildenden Faktor hinter der Bedeutung der Verwaltungsorgane und der Kulturstätten zurück. Die Bestimmung und Bestätigung der städtebildenden Faktoren ist ausschließlich die Angelegenheit der Regierung.
4. Das Wachstum der Stadt muss dem Grundsatz der Zweckmäßigkeit untergeordnet werden und sich in bestimmten Grenzen halten. Ein übermäßiges Wachstum der Stadt, ihrer Bevölkerung und ihrer Fläche führt zu schwer zu beseitigenden Verwicklungen in ihrer Struktur, zu Verwicklungen in der Organisation des Kulturlebens und der täglichen Versorgung der Bevölkerung und zu betriebstechnischen Verwicklungen sowohl in der Tätigkeit wie in der Weiterentwicklung der Industrie.
5. Der Stadtplanung muß das Prinzip des Organischen und die Berücksichtigung der historisch entstandenen Stadtstruktur bei der Beseitigung ihrer Mängel zugrunde gelegt werden.
6. Das Zentrum bildet den bestimmenden Kern der Stadt. Das Zentrum der Stadt ist der politische Mittelpunkt für das Leben seiner Bevölkerung. Im Zentrum der Stadt liegen die wichtigsten politischen, administrativen und kulturellen Stätten. Auf den Plätzen im Stadtzentrum finden die politischen Demonstrationen, die Aufmärsche und die Volksfeiern an Festtagen statt. Das Zentrum der Stadt wird mit den wichtigsten und monumentalsten Gebäuden bebaut, beherrscht die architektonische Komposition des Stadtplanes und bestimmt die architektonische Silhouette der Stadt.
7. Bei Städten, die an einem Fluss liegen, ist die architektonische Achse der Fluss mit seinen Uferstraßen.
8. Der Verkehr hat der Stadt und ihrer Bevölkerung zu dienen. Er darf die Stadt nicht zerreißen und der Bevölkerung nicht hinderlich sein. Der Durchgangsverkehr ist aus dem Zentrum und dem zentralen Bezirk zu entfernen und außerhalb seiner Grenzen oder in einem Außenring um die Stadt zu führen. Anlagen für den Güterverkehr auf Eisenbahn und Wasserwegen sind gleichfalls dem zentralen Bezirk der Stadt fernzuhalten.
   Die Bestimmung der Hauptverkehrsstraßen muß die Geschlossenheit und die Ruhe der Wohnbezirke berücksichtigen. Bei der Bestimmung der Breite der Hauptverkehrsstraßen ist zu berücksichtigen, daß für den städtischen Verkehr nicht die Breite der Hauptverkehrsstraßen von entscheidender Bedeutung ist, sondern eine Lösung von Straßenkreuzungen, die den Anforderungen des Verkehrs gerecht wird.
9. Das Antlitz der Stadt, ihre individuelle künstlerische Gestalt, wird von Plätzen, Hauptstraßen und den beherrschenden Gebäuden im Zentrum der Stadt bestimmt. Die Plätze sind die strukturelle Grundlage der Planung der Stadt und ihrer architektonischen Gesamtkomposition.
10. Die Wohngebiete bestehen aus Wohnbezirken, deren Kern die Bezirkszentren sind. In ihnen liegen alle für die Bevölkerung des Wohnbezirkes notwendigen Kultur-, Versorgungs- und Sozialeinrichtungen von bezirklicher Bedeutung.
    Das zweite Glied in der Struktur der Wohngebiete ist der Wohnkomplex, der von einer

Gruppe von Häuservierteln gebildet wird, die von einem für mehrere Häuserviertel angelegten Garten, von Schulen, Kindergärten, Kinderkrippen und den täglichen Bedürfnissen der Bevölkerung dienenden Versorgungsanlagen vereinigt werden. Der städtische Verkehr darf innerhalb dieser Wohnkomplexe nicht zugelassen werden, aber weder die Wohnkomplexe noch die Wohnbezirke dürfen in sich abgeschlossene isolierte Gebilde sein. Sie hängen in ihrer Struktur und Planung von der Struktur und den Forderungen der Stadt als ein Ganzes ab. Die Häuserviertel als drittes Glied haben dabei hauptsächlich die Bedeutung von Komplexen in Planung und Gestaltung.

11. Bestimmend für gesunde und ruhige Lebensverhältnisse und für die Versorgung mit Licht und Luft sind nicht allein die Wohndichte und die Himmelsrichtung, sondern auch die Entwicklung des Verkehrs.
12. Die Stadt in einen Garten zu verwandeln, ist unmöglich. Selbstverständlich muß für ausreichende Begrünung gesorgt werden. Aber der Grundsatz ist nicht umzustoßen: in der Stadt lebt man städtischer, am Stadtrand und außerhalb der Stadt lebt man ländlicher.
13. Die vielgeschossige Bauweise ist wirtschaftlicher als die ein- oder zweigeschossige. Sie entspricht auch dem Charakter der Großstadt.
14. Die Stadtplanung ist die Grundlage der architektonischen Gestaltung. Die zentrale Frage der Stadtplanung und der architektonischen Gestaltung der Stadt ist die Schaffung eines individuellen einmaligen Antlitz der Stadt. Die Architektur muß dem Inhalt nach demokratisch und der Form nach national sein. Die Architektur verwendet dabei die in den fortschrittlichen Traditionen der Vergangenheit verkörperte Erfahrung des Volkes.
15. Für die Stadtplanung wie für die architektonische Gestaltung gibt es kein abstraktes Schema. Entscheidend ist die Zusammenfassung der wesentlichsten Faktoren und Forderungen des Lebens.
16. Gleichzeitig mit der Arbeit am Stadtplan und in Übereinstimmung mit ihm sind für die Planung und Bebauung bestimmter Stadtteile sowie von Plätzen und Hauptstraßen mit den anliegenden Häuservierteln Entwürfe fertigzustellen, die in erster Linie durchgeführt werden können.

**(Bolz 1954, S. 101)**

5.3.3 Gesetz über den Aufbau der Städte (Aufbaugesetz):

**Punkt I. „Planmäßiger Aufbau“**

§ 1 Der planmäßige Aufbau der Städte ist eine der vordringlichsten Aufgaben der Deutschen Demokratischen Republik. Der Aufbau wird im Rahmen des Volkswirtschaftsplanes durchgeführt.

§ 2 Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik wird beauftragt für den planmäßigen Aufbau der im Volkswirtschaftsplan vorgesehenen zerstörten Städte der Republik, in erster Linie der Hauptstadt Deutschlands, Berlin, und der wichtigsten Industriezentren der Republik, Dresden, Leipzig, Magdeburg, Chemnitz, Dessau, Rostock, Wismar, Nordhausen und weiterer, von der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik zu bestimmender Städte zu sorgen.

§ 3 Der Aufbau Berlins als der Hauptstadt Deutschlands ist Aufgabe der Deutschen Demokratischen Republik und er erfordert die Anteilnahme der Bevölkerung, insbesondere aller Bauschaffenden. Das Ministerium für Aufbau wird beauftragt, gemeinsam mit dem Magistrat von Groß Berlin den Aufbau Berlins zu planen und zu lenken.

§ 4 Das Ministerium für Aufbau hat in Übereinstimmung mit dem Volkswirtschaftsplan und dem Zusammenwirken mit den Fachministerien
a) die Planungen der Städte anzuleiten, zu lenken und die Durchführung zu überwachen;

b) die Entwicklung neuer Baustoffe sowie die Anwendung fortschrittlicher Arbeitsweisen und Bauverfahren in Verbindung mit der Bauindustrie zu fördern;

c) für die Beschleunigung, Verbilligung und Verbesserung des Bauens, Normen und

Typen mit dem Ziel fortschreitender Mechanisierung und Industrialisierung in Verbindung mit der Bauindustrie zu entwickeln.

§ 5 Zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität und zur Senkung der Selbstkosten hat das Ministerium für Aufbau im Einvernehmen mit dem Ministerium für Industrie die volkseigenen Baubetriebe und den Freien Deutschen Gewerkschaftsbund bei der Auswertung der Erfahrungen und bei der Entwicklung der Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung zu unterstützen.

§ 6 Zur Entwicklung und Ausbildung von Bauingenieuren und Architekten hat das Ministerium für Aufbau an den ihm zugeordneten Bauingenieursschulen und an der Hochschule für Architektur in Weimar die Ausbildung so zu gestalten, daß die durch den Volkswirtschaftsplan geforderte Bereitstellung von Fachkräften gedeckt wird. Die Qualifizierung der aus Arbeiter- und Bauernkreisen kommenden Studenten sowie der Aktivisten des Bauwesens ist sicherzustellen. Die bei der Hochschule für Architektur in Weimar gebildete Arbeiter- und Bauernfakultät ist beschleunigt auf- und auszubauen.

**Punkt II. „Planung und Bestätigung“**

§ 7 Für die Planung und den Wiederaufbau der Städte sind die vom Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik am 27. Juli 1950 beschlossenen Grundsätze des Städtebaus zugrunde zu legen.

§ 8 Die städtebildenden Faktoren (Industrie, Verwaltungsorgane und Kulturstätten von überörtlicher Bedeutung) sowie die aus ihnen folgende Bevölkerungszahl und Größe des Stadtgebietes werden auf gemeinsamen Vorschlag der Ministerien für Planung und für Aufbau von der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik beschlossen. Die Ministerien für Planung und für Aufbau haben auf die Fachministerien, die Landesregierung und den Rat der Stadt oder des Kreises zu hören, falls eine Übereinstimmung mit diesen nicht erreicht wird, muß deren Stellungsnahme in die Vorlage beigefügt werden.

§ 9 Nach Festlegung der städtebildenden Faktoren und unter Zugrundelegung der Grundsätze des Städtebaues entwickelt der Rat der Stadt folgende Pläne:

a) den Flächennutzungsplan, der als Perspektivplan in großen Umrissen die Abgrenzung des Stadtzentrums, der historisch gewordenen Bezirke und der städtischen Bebauung, die Verteilung der Wohn- und Industriegebiete und der Grünflächen sowie die allgemeine Anlage des Versorgungs- und Verkehrsnetzes bestimmt;

b) den Stadtbebauungsplan, der auf Grund des Flächennutzungsplanes die wichtigen Plätze und Straßen, die wichtigsten Gebäude und die Versorgungs- und Verkehrsanlagen festlegt;

c) den Aufbauplan, der die einzelnen Bauvorhaben und die Volkswirtschaftspläne enthält;

d) die Teilbebauungspläne.

§ 10 Die Aufbaupläne der Städte haben im Einklang mit dem Volkswirtschaftsplan und seinen Jahresabschnitten zu stehen.

§ 11 Flächennutzungspläne und Stadtbebauungspläne werden über die Landesregierung dem Ministerium für Aufbau zur Begutachtung zugeleitet und der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik zur Bestätigung vorgelegt. Aufbaupläne werden über die Landesregierung dem Ministerium für Aufbau zur Bestätigung vorgelegt. Teilbebauungspläne werden von den Hauptabteilungen Aufbau der Länder dem Ministerium für Aufbau zur Bestätigung vorgelegt.

§ 12 Für den Aufbau der Städte nach den fortschrittlichen Erkenntnissen der Wissenschaft, Technik und Kunst sind die besten Fachkräfte des Städtebaues und der Architektur heranzuziehen. Zur Entwicklung des Städtebaues und der Architektur werden das Institut für Städtebau und Hochbau beim Ministerium für Aufbau und das Institut für Bauwesen bei der Deutschen Akademie der Wissenschaften zur Deutschen Bauakademie zusammengestellt. Die Deutsche Bauakademie wird dem Minister für Aufbau unterstellt.

§ 13 Beim Minister für Aufbau werden ein Beirat für Städtebau und ein Beirat für Architektur gebildet, deren Zusammensetzung auf Vorschlag des Ministers für Aufbau von der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik beschlossen wird.

**Punkt III. „Aufbaugebiete“**

§ 14 Die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik kann Städte, Kreise und Gemeinden oder Teile hiervon zu Aufbaugebieten erklären. Die Erklärung zum Aufbaugebiet bewirkt, daß in diesem Gebiet eine Inanspruchnahme von bebauten und unbebauten Grundstücken für den Aufbau und eine damit verbundene dauernde oder zeitweilige Beschränkung oder Entziehung des Eigentums und anderer Rechte erfolgen kann. Die Entschädigung erfolgt nach den zu erlassenden Bestimmungen.

**Punkt IV. „Schlußbestimmungen“**

§ 15 Das Ministerium für Aufbau wird beauftragt, im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren eine Verordnung über die staatliche Bauaufsicht und eine Bauordnung für das Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik auszuarbeiten und der Regierung zur Beschlußfassung vorzulegen.

§ 16 Durchführungsbestimmungen erläßt das Ministerium für Aufbau im Einvernehmen mit dem Ministerium für Planung und den zuständigen Fachministerien.

§ 17 Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Verkündung in Kraft. Gleichzeitig treten alle diesem Gesetz entgegenstehenden Gesetze und Verordnungen außer Kraft.

**(Durth 1998 (Band I), S. 88 f.)**

**Abb. 5.1**
Leipzig, Karl-Marx-Platz

**Abb. 5.2**
Leipzig, Ringbebauung: Bauphase

**Abb. 5.3**
Leipzig, Rathaus Arkaden

5.3.4 Siedlungsentwicklung der Städte Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster

Bauetappen im Stadtzentrum (1950-89):

1952 wird beschlossen mit dem Aufbau des Stadtzentrums **[10]** am Zentralen Platz, dem Karl-Marx-Platz **(Abb. 5.1)** zu beginnen und mit der Bebauung am Roßplatz **(Abb. 5.2)**, Ringbebauung, sowie mit der Gestaltung des Promenadenringes fortzusetzen. Im Stadtzentrum werden im Zusammenhang das Alte Rathaus, die Alte Waage, die Alte Handelsbörse und der Hauptbahnhof restauriert und rekonstruiert. Neu gebaut werden Mitte der 50er Jahre die Oper, das Schauspielhaus, der zentrale Kulturpark, der Gesamtkomplex der Technischen Messe, Teile der Universität, die Deutsche Bücherei sowie Hotels und unterschiedliche Verkehrsanlagen. Die großen Bauaufgaben konzentrieren sich ab 1964 auf den verstärkten Aufbau des Stadtzentrums, dabei steht der Ausbau des Karl-Marx-Platzes als politisch-kulturelles Zentrum der Stadt an erster Stelle. Darüber hinaus entstehen neue Wohneinheiten am Georgiring, am Markt sowie in der Universitätsstraße, der Burgstraße, der Katharinenstraße/Ecke Markt **(Abb. 5.3)** und der Reichstraße. Im Rahmen der Neugestaltung der Inneren Westvorstadt und des Bahnhofbereiches entsteht in der Wintergartenstraße das markante Wohnhochhaus.

Die Realisierung des Wohnungsneubaus in den 70er Jahren erfolgt zum einen außerhalb des Stadtzentrums zum anderen im zentralen Bereich der Stadt, dazu zählen die Wohnkomplexe in der Straße des 18. Oktobers sowie in der Inneren Westvorstadt im sogenannten Musikviertel. Im Zentrumskern wird bis Mitte der 80er Jahre die historisch gewachsene Stadtstruktur mit ihren streng gefassten Straßen- und Platzräumen sowie die typischen städtebaulichen Elemente wie Passagen und Arkaden zu einem geschlossenen Ensemble weiter ausgebaut. Der Karl-Marx-Platz und der Markt werden durch weitreichende Fußgängerzonen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung miteinander verbunden **(Ullmann et al. 1965, S. 501 ff.)**. **Abb. 5.4**

**Abb. 5.4** Leipzig Innenstadtentwicklung, eigenes Diagramm (1950-89)

Stadtreparatur und Wohnungsbau im Stadtgebiet (1950-60):

Im Rahmen eines Sonderinvestitionprogrammes von 1951 entsteht eine fünfgeschossige Straßenrandbebauung **(Abb. 5.5)** mit 228 Wohnungen und 16 Läden in der Straße der III. Weltfestspiele (heute Jahnallee) im Stadtteil Zentrum West **[101]**. Untersuchungen bezüglich günstiger Flächen für den Wohnungsbau ergeben, dass die zukünftigen Schwerpunkte für die Errichtung und Erneuerung von Wohngebieten besonders im Westen der Stadt liegen. In diesem Zusammenhang entsteht von 1953 bis 1956 das erste Wohngebiet in der Dr.-Hermann-Duncker-Straße im Stadtteil Lindenau **[102]**. Dieses Wohngebiet wird in traditioneller Bauweise im “Großblockbauverfahren” errichtet und mit Versorgungs- und Gemeinschaftseinrichtungen ausgestattet.

**Abb. 5.5**
Leipzig, Straße der III. Weltfestspiele

In der Südvorstadt **[103]** werden Mitte der 50er Jahre die ersten Wohnungen aus Großblöcken, hergestellt aus den Kriegstrümmern, montiert. Im Stadtteil Schönefeld **[104]** wird der erste Wohnkomplex mit 1200 Wohneinheiten in Großplattenbauweise errichtet. Die hochindustrielle Bauweise im Bereich des Wohnungsneubaus setzt sich in dieser Zeit immer stärker durch. Durch die verstärkte Industrialisierung, besonders im Bereich des Wohnungsneubaus Mitte der 50er Jahre, entstehen durch Vorfertigung großer Bauelemente und direkter Montage auf den Baustellen in allen Stadtteilen neue Wohngebiete. Dazu gehören besonders die Wohngebiete Stötteritz **[105]** mit 450 Wohneinheiten und Gohlis **[106]** mit 1600 neuen Wohnungen. **(Abb. 5.6)**

**Abb. 5.6** Leipzig, eigenes Diagramm (1950-60)

**Abb.5.7**
Leipzig, Messebetrieb im Stadtzentrum

Sozialistischer Wohnkomplex (1961-70):

Der Wohnkomplex Straße des 18. Oktobers an der Messemagistrale **(Abb. 3.60)** verbindet das Stadtzentrum mit der Technischen Messe **[201]**. Dort entsteht eines der modernsten Wohngebiete der Stadt mit 2288 Wohneinheiten, abwechslungsreichen Bauformen in elfgeschossigen Wohnscheiben, 16-geschossigen Punkthäusern, achtgeschossigen Studenteninternaten (3386 Plätzen) sowie einer Kaufhalle. Dieses Wohngebiet bildet den repräsentativen Auftakt für das Messegelände.

Die Leipziger Messe **(Abb. 5.7)** stellt einen entscheidenden Faktor für die städtebauliche Entwicklung Leipzigs dar. Zu Messezeiten müssen die extremen Belastungen innerhalb des Verkehrsnetzes, der gastronomischen Angebote sowie der Kultur und des Handels berücksichtigt werden.

Das Ziel der Städtebauer und Architekten liegt in der Produktion von 16-geschossigen Punkthäusern. Diese werden besonders am Rande der Stadt in unterschiedlichen Wohnkomplexen in Möckern **[202]** mit rund 840 Wohneinheiten, in Sellerhausen **[203]** mit etwa 1300 Wohnungen, in Großzschocher **[204]** mit über 1900 Wohneinheiten und in Marienbrunn **[205]** mit 520 Wohnungen integriert **(Siegel et al. 1984, S. 33 ff.)**. **(Abb. 5.8)**

**Abb. 5.8** Leipzig, eigenes Diagramm (1960-70)

Standorte des komplexen Wohnungsneubaus und Eigenheimsiedlungen (1971-80):

Die notwendige Steigerung des Wohnungsneubaus, bedingt durch das Wohnungsbauprogramm von 1971, erfordert in kürzester Zeit neue Standorte. In dem Generalbebauungsplan von 1976 wird eine Ost-West-Achse für die städtebauliche Entwicklung Leipzigs herausgearbeitet. Angesichts dieser Vorgabe werden folgende Stadtgebiete für den komplexen Wohnungsneubau ausgewiesen. In Lößnig **[301]** entsteht der Wohnkomplex Johannes R. Becher **(Abb. 5.9, 5.10)**, dieser umfasst 3200 Wohnungen in elfgeschossiger Bauweise mit unterschiedlichen Versorgungseinrichtungen und 1650 Internatsplätzen. Durch Straßenbahnlinien ist das gesamte Gebiet an das städtische Verkehrsnetz mit angeschlossen.

**Abb. 5.9**
Leipzig, Wohnkomplexe innerhalb Lößnig

In Schönefeld **[302]** wird ein weiterer Wohnkomplex mit 4332 Wohneinheiten in überwiegend fünfgeschossiger Bauweise realisiert, die acht 16-geschossigen Wohnhochhäuser bilden die typische Silhouette des Wohngebietes Schönefeld. Weitere Baugebiete sind Mockau-Ost **[303]** und Mockau-West **[304]** mit über 4300 Wohnungen und unterschiedlichen Geschossen (fünf- bis 16-geschossige Häuser) sowie Thekla **[305]** mit 1610 Wohneinheiten in fünf- und sechsgeschossiger Bauweise. Das Wohngebiet Grünau **[306]** ist das größte zusammenhängende Neubauwohngebiet in Leipzig, die Großwohnsiedlung Grünau wird von 1976 bis 1988 in mehreren Bauabschnitten errichtet. Der Stadtteil Grünau wird durch die acht Wohnkomplexe mit insgesamt 36.000 Wohneinheiten gegliedert.

**Abb. 5.10**
Leipzig, Wohnkomplex: J.R. Becher

Es entsteht 1971 durch den Ministerrat der DDR eine Verordnung über die Förderung des Baus von Eigenheimen. Seit Inkrafttreten dieser Verordnung werden insgesamt 355 Eigenheime in Eigenheimsiedlungen wie z.B. die Siedlung X. Weltfestspiele und an vielen Einzelstandorten für Arbeiterfamilien und kinderreiche Familien gebaut. **(Abb. 5.11)**

**Abb. 5.11** Leipzig, eigenes Diagramm (1970-80)

**Abb. 5.12**
Leipzig, Modernisierung Leutzsch

**Abb. 5.13**
Leipzig, Gründerzeitquartier Connewitz

Umgestaltungsgebiete bzw. Stadterneuerungsgebiete (1981-89):

Ab Mitte der 70er Jahre wird mit der Umgestaltung (Modernisierung, Instandsetzung und Erhaltung) der innerstädtischen Wohn- und Mischgebiete begonnen. Der Stadtteil Leutzsch **[401]** mit seinen Altbauwohnungen **(Abb. 5.12)** aus der Zeit 1870 bis 1899 sowie die Ostheimstraße in Sellerhausen **[402]** werden als erste Modernisierungskomplexe festgelegt. Die komplexe Modernisierung der Altbausubstanz von 761 (Leutzsch) und 339 (Sellerhausen) Wohneinheiten in den beiden Stadtteilen wird von 1974 bis 1979 durchgeführt, wobei besonders die Fassadengestaltung und die neu entstandenen Wohninnenhöfe erwähnenswert sind. Mit Hilfe der Bürger werden die Grundstücksgrenzen und alten Schuppen in den Innenhöfen beseitigt und neue begrünte Erholungsbereiche geschaffen.

Danach wird mit der komplexen Umgestaltung des traditionellen Arbeiterwohngebietes Ostvorstadt **[403]** begonnen. Dabei werden die charakteristischen städtebaulichen Räume und Bebauungsstrukturen erhalten sowie ein modernes Wohnmischgebiet mit nicht störenden Gewerbestätten und gesellschaftlichen Einrichtungen entwickelt. Die schon bestehenden Kommunikationsschwerpunkte, wie die Straßenzentren Ernst-Thälmann-Straße und Erich-Ferl-Straße, werden in diesem Zusammenhang weiter ausgebaut. Bis Anfang der 80er Jahre entstehen funktionstüchtige Wohnbereiche mit 2230 Wohneinheiten sowie ein zusammenhängendes Grünsystem mit Erholungs- und Freizeitbereichen. Zu den wichtigsten Umgestaltungsgebieten innerhalb des Stadtkernes gehören die Stadtteile Innere Westvorstadt **[404]** sowie die Ostvorstadt. Außerhalb des Stadtzentrums werden Mitte der 80er Jahre die Stadtteile Gohlis **[405]**, Connewitz **[406]** **(Abb. 5.13)** und Sellerhausen mit in die komplexe Umgestaltungsphase, einschließlich Rekonstruktion, Instandsetzung, Modernisierung, Aussonderung und Neubau, einbezogen **(Siegel et al. 1977, S. 13 ff.)**. **(Abb. 5.14)**

**Abb. 5.14** Leipzig, eigenes Diagramm (1980-89)

Stadtentwicklung nach der Wiedervereinigung (1990-2000):

Die Revitalisierung der Innenstadt **[501]** steht nach der Wiedervereinigung an vorderster Stelle der städtebaulichen Planungen, das Konzept der autofreien Innenstadt sowie deren Restaurierung und Wiederherstellung der ehemaligen Parzellenstruktur spielt eine besondere Rolle. Das Hochhaus der Universität sowie das gesamte Areal der Universität am Augustusplatz **(Abb. 5.15)** wird bis Mitte der 90er Jahre saniert und neu geordnet. Großprojekte wie die Umnutzung des Alten Messegeländes, Gelände der Technischen Messe mit dem Bau der Neuen Messe **(Abb. 5.16)** in Mockau **[511]** sowie die Neugestaltung des Leipziger Bahnhofes **(Abb. 3.76)** als Dienstleistungszentrum mit rund 20.000 qm neuer Verkaufsfläche prägen die innerstädtische Entwicklung.

Im Bereich des Wohnungsneubaus hat das Vorhaben einer Innenentwicklung mit ausreichender Sanierung, Qualifizierung und Ergänzung des Wohnraumbestandes den Vorrang. Fördermittel konzentrieren sich dabei auf die Altbauquartiere Gohlis **[502]**, Eutzsch **[503]**, Schönefeld **[504]**, Reudnitz **[505]**, Stötteritz **[506]**, Connewitz **[507]** , Kleinzschocher **[508]**, Plagwitz **[509]** und Lindenau **[510]**. In den gering verdichteten Ein- und Zweifamilienhaussiedlungen in Mockau **[511]**, Meusdorf **[512]** und Knautkleeberg **[513]** besteht die Chance zur Nachverdichtung auf bisher unbebauten oder mindergenutzten Grundstücken. Darüber hinaus erfordern die Großsiedlungen Grünau **[514]** **(Abb. 5.17)** und Paunsdorf **[515]** besondere Aufmerksamkeit, es besteht ein erheblicher Handlungsbedarf, die vorhandenen sozialinfrastrukturellen Defizite und funktionalen Mängel zu beseitigen und zu verbessern. Dazu wird 1999 ein Stadtteilentwicklungsprogramm für Grünau (Planspiel Leipzig-Grünau) entwickelt und mit Hilfe unterschiedlicher öffentlicher und privater Interessensgruppen realisiert **(Lütke-Daldrup 1996, S. 668 ff.)**. **(Abb. 5.18)**

**Abb. 5.15**
Leipzig, Georgiring

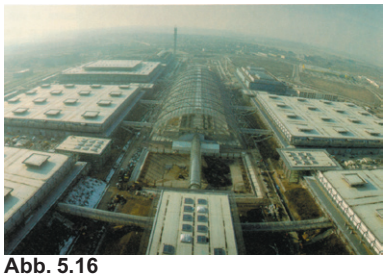


**Abb. 5.16**
Leipzig, Gelände: Neue Messe

**Abb. 5.17**
Leipzig, Sanierung Grünau (WK 3/4)

**Abb. 5.18** Leipzig, eigenes Diagramm (1990-2000)

**Abb. 5.19**
Hannover, Altstadt: Kreuzkirchenviertel

**Abb. 5.20**
Hannover, Calenberger Neustadt: Rosmarinhof

Siedlungsentwicklung in der Stadt Hannover

Aufbau innenstadtnaher Stadtteile (1945-60):

Das nutzungsdurchmischte Kreuzkirchenviertel in der Altstadt **[100]** wird nach dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt wieder aufgebaut. Dabei wird der historische Stadtgrundriss erhalten, die alte Parzellierungsstruktur wird dagegen im Rahmen einer freiwilligen Umlegung neu aufgeteilt. Es werden drei- bis fünfgeschossige Mietshäuser sowie im Innenbereich zweigeschossige Reihenhäuser **(Abb. 5.19)** geplant. Die Erschließung der Siedlung erfolgt über fußläufige Wohnwege, es entsteht ein durchgrüntes Wohnviertel mitten in der Stadt. In der Calenberger Neustadt **[101]** wird auf dem Gelände des zerstörten Rosmarinhofes zwischen 1954 und 1956 eine Wohnsiedlung errichtet **(Abb. 5.20)**, die ein „durchgrüntes Wohnen“ im innerstädtischen Bereich ermöglichen soll.

An den bestehenden Straßen entstehen drei- bis sechsgeschossige Häuser, welche sich an der Umgebungsbebauung orientieren. In den Erdgeschosszonen sind private Gärten den Wohnungen zugeordnet, an denen sich ein gemeinschaftlicher Grünraum mit Aufenthaltsbereichen anschließt. Da die Erschließung über die umgebenden Straßen erfolgt, wird der Innenbereich der Siedlung vor Straßenlärm geschützt. In der Südstadt **[105]** wird im Rahmen der Bauausstellung ein durchmischtes Quartier entwickelt, welches sich, ausgestattet mit Sozialwohnungen und Läden, in einer aufgelockerten und durchgrünten Umgebung befindet. **(Abb. 5.21)**

**Abb. 5.21** Hannover, eigenes Diagramm (1945-60 [i])

Umbauphase der innerstädtischen Stadtteile (1961-80):

Die Entwicklung des Ihmezentrums (Linden-Nord) **[202]** im Jahre 1969 ist eines der größten Projekte im innerstädtischen Bereich. Diese städtebauliche Großform **(Abb. 5.22)** soll ein Nebeneinander aus gewerblicher Nutzung, Büros und Wohnungen sowie notwendige Stellplätze am Rande der Innenstadt schaffen.

Der Kern des Projektes bildet eine witterungsgeschützte Fußgängerzone mit Kaufhäusern, Einzelhandelsgeschäften und Gaststätten. Darunter liegen 2.300 Stellplätze sowie eine Anlieferstraße. In den Geschossen darüber befinden sich 1.200 Wohnungen, 110 Studentenappartments sowie Büro- und Verwaltungsflächen für 1.800 Arbeitsplätze. Besonders die Stadtbahnhaltestelle und unterschiedliche Buslinien bieten eine gute Anbindung im Bereich des ÖPNV. **(Abb. 5.23)**

**Abb. 5.22**
Hannover, Ihmezentrum

**Abb. 5.23** Hannover, eigenes Diagramm (1960-70 [i])

**Abb. 5.24**
Hannover, Wohnquartier Deisterstraße

**Abb. 5.25**
Hannover, Nordstadt: Weidendamm

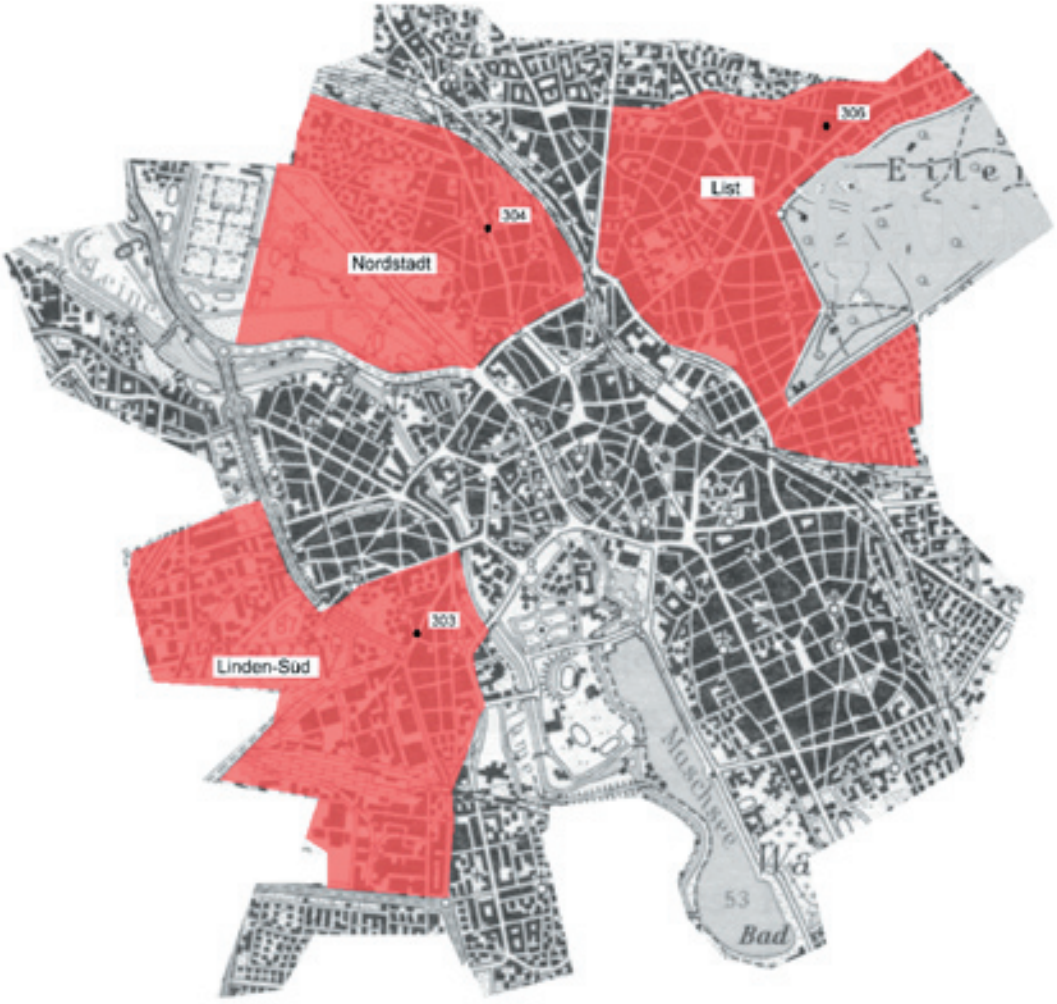
**Abb. 5.26**
Hannover, List: Pelikan-Viertel

Behutsame Stadterneuerung und Weltausstellungsplanung (1981-2000):

In dem traditionellen Arbeiterstadtteil Linden-Süd **[303]** werden in den 90er Jahren durch Schließung und Verlagerung von Industriebetrieben einschneidende Veränderungen in der Stadtteilstruktur vorgenommen. Diese Industrie- und Gewerbebrachen werden z.B. zu Wohnquartieren umgenutzt. In der Deisterstraße entstehen auf dem Gelände der ehemaligen Maschinenfabrik **(Abb. 5.24)** unterschiedliche Reihenhäusergruppen, wie sie sonst nur am Stadtrand geplant werden. Durch die steigende Nachfrage von „gartenbezogenem“ sowie innerstädtischem Wohnen sind diese Reihenhäuser in kürzester Zeit verkauft oder vermietet. Die Erschließung der Häusergruppen erfolgt über einen Wohnweg, der zusätzlich die Deisterstraße mit der Ricklinger Straße verbindet.

In der Nordstadt **[304]** entsteht auf den ehemaligen Gleisanlagen des Güterbahnhofs ein neues Stadtquartier. Die neu entstandene Gebäudestruktur erinnert an den Genius loci des alten Quartiers, d.h. an die alten Gleisflächen. Parallel zum Weidendamm bildet eine Reihe fünfgeschossiger Wohnhäuser einen markanten neuen Siedlungsrand **(Abb. 5.25)**, welcher zugleich Schutz gegen den Lärm der Straße und der Bahn bietet. Im Norden und Süden des Geländes umschließen sechs viergeschossige Einzelhäuser sowie die fünfgeschossigen „Endzeilen“ das Wohnquartier. In der Mitte entsteht ein öffentlicher Grünraum mit einem Bürgerhaus. Dieser Grünzug kann zusätzlich als Fußgängerverbindung zwischen Weidendamm und Ladestraße genutzt werden. Auf dem ehemaligen Gelände des Pelikanwerks in der List (Oststadt) **[306]** wird 1992 ein nutzungsgemischter Masterplan entwickelt, der als Katalysator für den gesamten Stadtteil dienen soll. Dabei werden im östlichen Teil des Grundstückes die historischen Gebäude erhalten und umgenutzt, im westlichen Teil erfolgt der Abriss der ehemaligen Werkhalle zugunsten einer sechs- bis siebengeschossigen Neubebauung **(Abb. 5.26)**. Die Nutzung der charakteristischen Altbauten zusammen mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes erhält das Stadtquartier seine historische Identität zurück.

**Abb. 5.27** Hannover, eigenes Diagramm (1980-2000 [i])



Aufbau der äußeren Stadtteile (1945-60):

Die Siedlungen der 50er und 60er Jahre in der städtischen Peripherie zeichnen sich durch ihre aufgelockerte und durchmischte Siedlungsstruktur aus. In Mittelfeld **[111]** entsteht eine neue Siedlung, die im Rahmen eines Wettbewerbes aus dem Budget des Marshall-Planes finanziert und realisiert wird. Der städtebauliche Entwurf von K. Gutschow und F. Spengelin zeichnet sich durch eine strenge Anordnung von ein- bis zweigeschossigen Reihenhäusern aus. Senkrecht zu den Reihenhäusern angeordnete Doppelhäuser im Südosten und ein fünf- bis sechsgeschossiges Laubenganghaus im Nordwesten bilden den Abschluss der Siedlung.

**Abb. 5.28**
Hannover, Kleefeld: Nackenberg

Die 1955 gebaute Kurze-Kamp-Siedlung in Bothfeld **[113]** ist eine der ersten Siedlungen in der städtischen Peripherie von Hannover. Am Eingang der Siedlung befindet sich eine Ladenzeile für die tägliche Versorgung der Bewohner. Im Zentrum der Siedlung gruppieren sich Mehrfamilienreihenhäuser um einen öffentlichen Grünzug, Reihen- und Kettenhäuser schließen sich daran an. Den Nachteil durch die Nord-Süd-Ausrichtung der Häuser wird durch die Split-Level-Konzeption ausgeglichen, welcher durch ein Lichtband auch die Besonnung im Norden garantiert. Das Wohnquartier am Nackenberg in Kleefeld **[116]** wird ebenfalls durch die Mischstruktur aus Reihenhäusern und „Wohnhochhäusern“ geprägt. Die Erschließungsstraßen außerhalb des Geländes sowie zwei Fußwegeverbindungen **(Abb. 5.28)** mit Anbindung an die Stadtbahnhaltestelle Nackenberg bilden das Haupterschließungssystem der Siedlung. **(Abb. 5.29)**

**Abb. 5.29** Hannover, eigenes Diagramm (1945-60 [a])

**Abb. 5.30**
Hannover, Vahrenheide: Großsiedlung

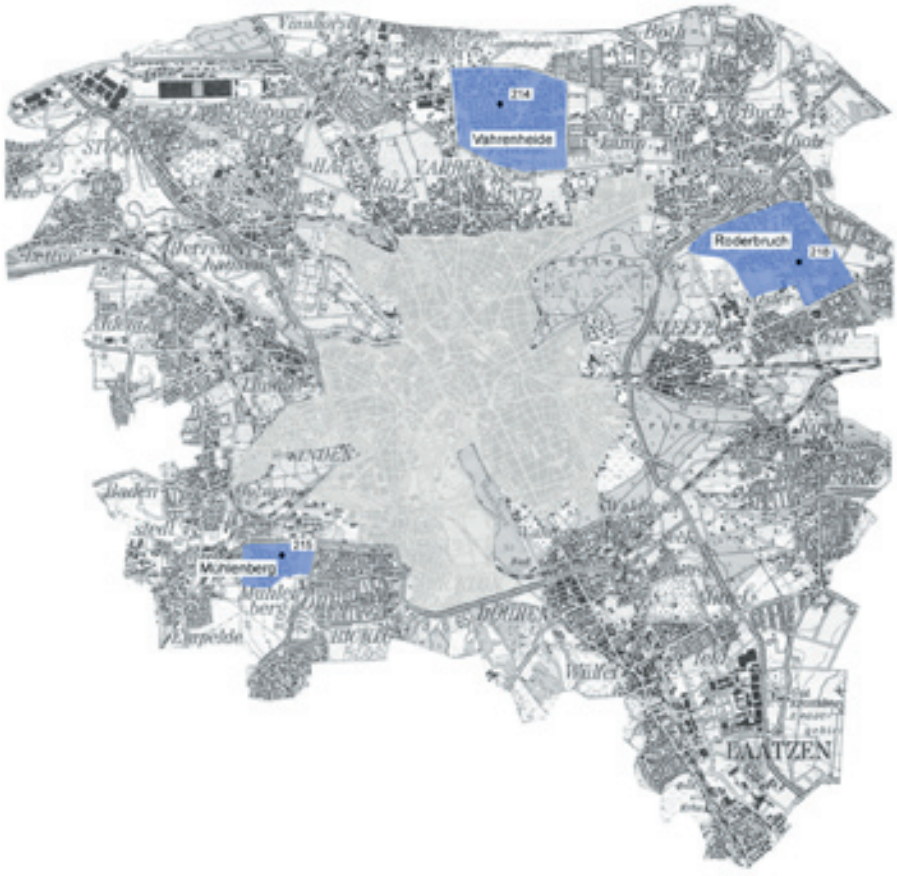
Erweiterung des Stadtgebietes (1961-80):

Von 1956 bis 1979 entsteht in Vahrenheide-Ost **[214]** eine Großsiedlung in mehreren Abschnitten **(Abb. 5.30)**. Der südwestliche Bereich wird in den 50er Jahren durch eine aufgelockerte Zeilenbauweise mit drei- bis fünfgeschossigen Häuserzeilen geprägt. Im nördlichen Bereich entstehen in den 60er Jahren ebenfalls drei- bis fünfgeschossige Zeilen streng orthogonal und dadurch raumbildender zueinander angeordnet. Im Südosten werden entgegen der ursprünglichen Planung in den 70er Jahren bis zu 18-geschossige Hochhäuser errichtet. Diese Hochhäuser sind in ihrer Höhenstaffelung so angeordnet, dass keine Verschattung der umliegenden Bebauung entsteht. Die innere Erschließung erfolgt über Schleifen und Stichstraßen mit wenigen Anbindungen an die Hauptverkehrsstraßen.

**Abb. 5.31**
Hannover, Roderbruch: Wohnsiedlung

In den 70er Jahren entstehen am Rande der Stadt Großsiedlungen, z.B. in Vahrenheide-Ost, in Garbsen (Auf der Horst) oder in der 1964 eingemeindeten Gemeinde Wettbergen (Großsiedlungen Mühlenberg). Mühlenberg **[215]** ist ein Beispiel für den schnellen Wechsel städtebaulicher Leitbilder. Die Planung Anfang der 60er Jahre sieht noch eine aufgelockerte Bebauung mit einheitlicher Siedlungsstruktur vor. Die einzelnen Bauphasen Mitte der 60er Jahre bis Ende der 80er Jahre zeigen die Umsetzung des Leitbildes „Urbanität durch Dichte“ durch extreme Strukturunterschiede sowie Massstabssprünge. 1970 entstehen durch die geforderte stärkere Verdichtung Häuserzeilen mit bis zu 15 Geschossen. Mitte der 70er Jahre werden im letzten Bauabschnitt anstatt 14-geschossiger Wohnhochhäuser nur noch viergeschossige Zeilen gebaut, darüber hinaus wird Mühlenberg in dieser Zeit an das Stadtbahnnetz mit angeschlossen. Eine weitere Wohnsiedlung dieser Art entsteht im Zusammenhang mit dem Bau der Medizinischen Hochschule in Roderbruch (Groß Buchholz) **[218]**. Der Ausbau des Quartiers **(Abb.5.31)** ist vorgesehen für 30.000 Bewohner mit Ansiedlungen von Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie Hotels. **(Abb. 5.32)**

**Abb. 5.32** Hannover, eigenes Diagramm (1960-80 [a])



Städtebauliche Entwicklungsphase durch die Expo 2000 (1981-2000):

Die Grasdachsiedlung in den Laher Wiesen (Bothfeld) **[313]** zeigt die ökologische Entwicklung im Bereich des Städtebaus in den 80er Jahren. Besonders die sparsame Erschließung, unversiegelte Wohnwege, der geringe Flächenverbrauch und die Grasdächer, welche sich positiv auf das Mikroklima auswirken, tragen zum ökologischen und ökonomischen Konzept der Siedlung bei. Ein bemerkenswertes Beispiel für das „kosten- und flächensparende Bauen“ ist die Siedlung Am Seelberg im Stadtteil Misburg **[317]**. Die zwei- bis dreigeschossige Häuserzeile **(Abb. 5.33)** bildet das Rückgrat der Siedlung. Südlich davon schließen sich die zweigeschossigen Reihenhäuser an, welche durch einen Tordurchgang zu erreichen sind. Vor der südlichen Kopfzeile befindet sich der interessant gestaltete zentrale Erschließungsbereich, die privaten Stellplätze befinden sich am Rande der Siedlung entlang der nördlichen Straße. In den 90er Jahren werden überwiegend die ehemaligen Industrie- und Gewerbeflächen zu mischgenutzten Wohnquartieren umgenutzt. In Stöcken **[312]** wird auf dem Gelände der ehemaligen Ziegelei ein hochverdichtetes Stadtquartier mit überwiegender Wohnnutzung geplant. Dabei werden fünf- bis sechsgeschossige Gebäudekomplexe mit Wohnungen, Büros und Geschäften am Eingangsbereich der Siedlung vorgesehen. Die günstige Lage zur Stadtbahnhaltestelle und somit schnelle Anbindung zur Innenstadt macht diesen Wohn- und Arbeitsstandort besonders attraktiv.

Durch die Ausrichtung der Weltausstellung entstehen zusammen mit der neuen Stadtbahnlinie in Bemerode **[320]** vielfältige Wohnquartiere. Am Spargelacker wird der Bau von Sozialwohnungen mit differenziert gestalteten und stark durchgrünten Spiel- und Freizeitflächen in den Innenhofbereichen **(Abb.5.34)** sowie unterschiedlichen Gemeindebedarfs- und Versorgungseinrichtungen realisiert. Eine weitere Siedlung entsteht in Bemerode-Ost **(Abb. 5.35)**, welches im räumlichen und zeitlichen Kontext der Expo 2000 geplant ist. Dieser neue Stadtteil soll in städtebaulicher und ökologischer Hinsicht beispielgebend für den Wohnungsbau im 21. Jahrhundert sein **(Braum et al. 2000, S. 101 ff.)**.

**Abb. 5.33**
Hannover, Misburg: Siedlung am Seelberg

**Abb. 5.34**
Hannover, Bemerode: Spargelacker

**Abb. 5.35**
Hannover, Kronsberg Bemerode-Ost

**Abb. 5.36** Hannover, eigenes Diagramm (1980-2000 [a])

**Abb. 5.37**
Magdeburg, Innenstadt: Zentraler Platz

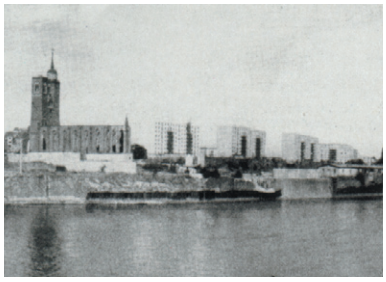


**Abb. 5.38**
Magdeburg, Elbufergestaltung

Siedlungsentwicklung der Stadt Magdeburg

Bauetappen im Stadtzentrum (1950-89):
Der Altstadtbezirk zwischen Universitätsplatz und Hasselbachplatz sowie zwischen Bahnhof und Strombrücke **[10]** wird unter das Aufbauprogramm gestellt, als „Bausperrgebiet“ deklariert und dadurch vor unzulänglicher Bebauung gesichert. 1950 wird der Aufbauplan erarbeitet, der auch die Gestaltung des Zentralen Platzes **(Abb. 5.37)** nach den Gestaltungssatzungen der 16 Grundsätze des Städtebaus vorsieht.

Nach der nur partiell ausgeführten Planung des Zentralen Platzes setzt 1960 eine zweite Phase der Zentrenkonzeption ein. Dabei wird besonders die Konzentration von öffentlicher Nutzung vorgesehen. Das Wohngebiet in der Altstadt **[11]** wird als Wohnkomplex Jakobstraße ausgebaut und stellt mit dem Bau des Volkshauses am Elbufer (1960) sowie der Elbufergestaltung **(Abb. 5.38)** die Baukonzeptionen für das Magdeburger Stadtzentrum dar. Mitte der 70er Jahre wird das Augenmerk erneut auf den Ausbau des Stadtzentrums gelegt. Dabei wird besonders die verbliebene Gebäudesubstanz abgerissen und nach industrieller Bauweise neugebaut. Erst ab 1981 wird der Schwerpunkt des Städtebaus auf die Rekonstruktion der alten Bausubstanz und Entkernung der Innenhöfe gelegt. Die Leiterstraße **[12]** ist eine historisch bedeutende Fußgängerverbindung in der Innenstadt. Deren Ausbau in eine Fußgängerzone zählt unter anderem zu den wichtigsten Baukonzeptionen der 80er Jahre. **(Abb 5.39)**

**Abb 5.39** Magdeburg Innenstadt, eigenes Diagramm (1950-89)

Stadtreparatur und Wohnungsbau im Stadtgebiet (1950-60):

Die erste Wohnungsbauphase in der neu gegründeten DDR zeichnet sich durch die ehemalige Tradition des Siedlungsbaus aus. In der gesamten Stadt werden an den zerstörten Wohngebäuden und den „Vorkriegsgroßsiedlungen“ Reparaturen und teilweise Ergänzungen der Siedlungen vorgenommen. Die Abbildung **(5.40)** zeigt den „Reparaturabschnitt“ am Wohnpark Rothenseer Straße **[101]**. In diesem Bereich werden Wohnungen wieder in Stand gesetzt. Der Wiederaufbau nach den Bombenschäden in der Wohnsiedlung Cracau **[102]** wird in der Abbildung **(5.41)** dargestellt.

Auch in den Siedlungsgebieten am Stadtrand [103] wird der Wiederaufbau und der Neubau von Wohnungen durchgeführt, siehe dazu die Abbildung. Es befinden sich in der Altstadt Wohnbaustandorte in den Gründerzeitquartieren, welche in dieser Zeit um- und ausgebaut werden. **(Abb. 5.42)**

**Abb. 5.40**
Magdeburg, Wohnpark Rothenseer Straße

**Abb. 5.41**
Magdeburg, Cracau: Wohnsiedlung

**Abb. 5.42** Magdeburg, eigenes Diagramm (1950-60)

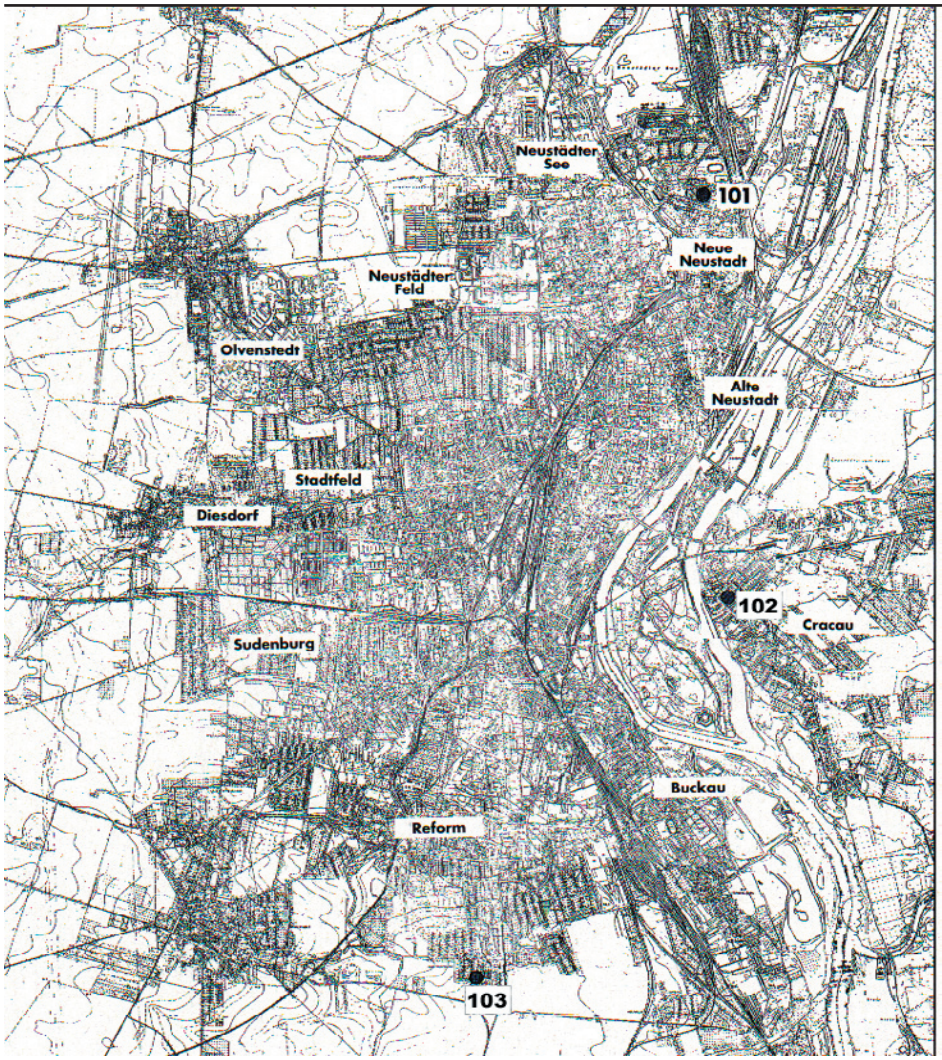
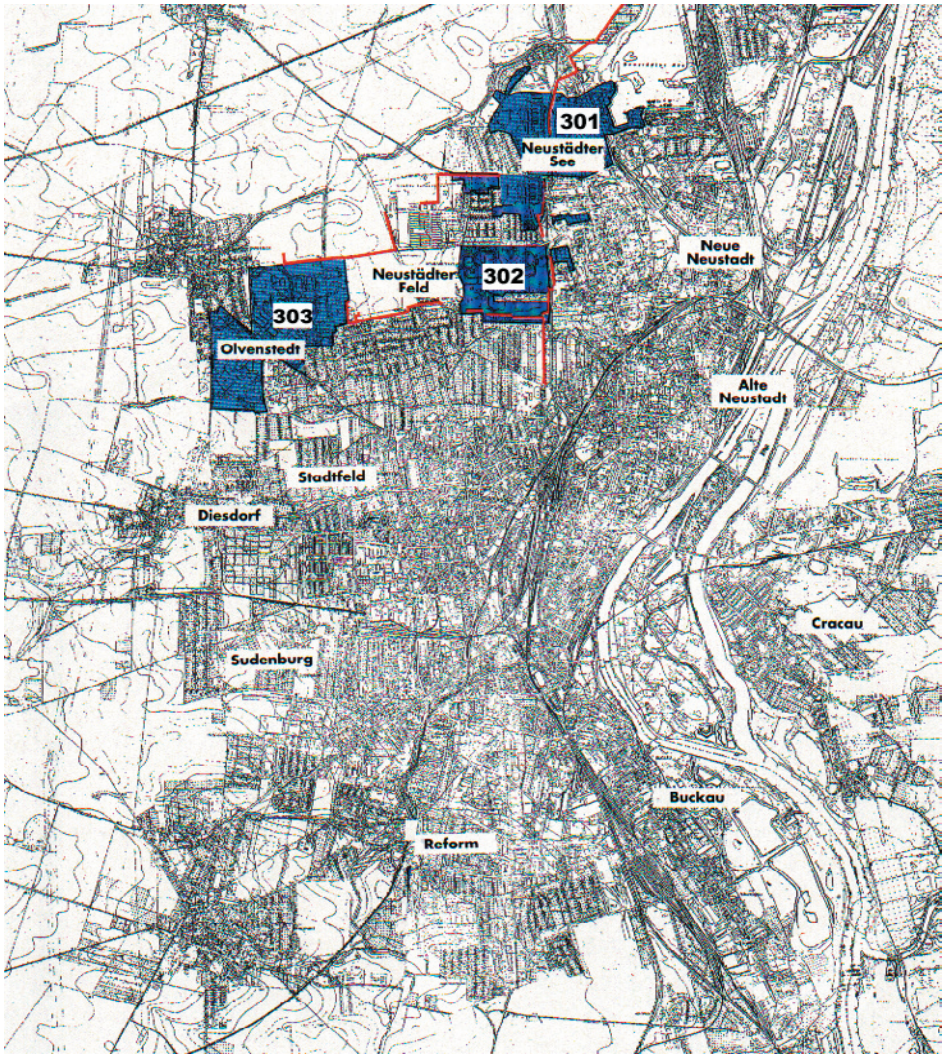


**Abb. 4.43** Magdeburg, eigenes Diagramm (1960-70)

**Abb. 5.44** Magdeburg, eigenes Diagramm (1970-80)



Sozialistischer Wohnkomplex (1960-70):
Die Planungen für die neuen Wohnbaugebiete gehen in Magdeburg einher mit der Industrialisierung des Bauwesens. Die Standorte für den Bau sozialistischer Wohnkomplexe sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Ende der 60er Jahre werden weitere Wohnkomplexe meist als Sonderbauform im Stadtzentrum **[201]** geplant und realisiert **(Abb. 5.45)**. Die Abbildung zeigt eine Lückenschließung im Stadtteil Stadtfeld, der zu den historischen Stadträumen mit integriertem Wohnungsbau gehört. Der Siedlungsbereich Kirschweg in Reform zeigt den Bau von Wohnkomplexen am Stadtrand. **(Abb. 5.43)**

**Abb. 5.45**
Magdeburg, Stadtzentrum: Hohepforte Straße

Standorte des komplexen Wohnungsbaus (1970-80):
Dies ist die Zeit der extensiven Stadterweiterung. Denn das Modell des komplexen Wohnungsbaus führt mit seiner Umsetzung zu großen Neubaugebieten auf der „Grünen Wiese". In Magdeburg werden 1973 mit dem Bau des Wohngebietes Neustädter See **[301]** neue eigenständige Stadtteile geschaffen, welche einen großstädtischen Maßstab erreichen **(Abb. 5.46)**. Durch die hohe Wohndichte eingesparte Flächen werden mit eingeschossigen Gemeindebedarfs- und Versorgungseinrichtungen bebaut und haben somit keine direkte Wohnumfeldqualität. In den Jahren von 1970 bis 1985 erfolgt eine formale Vervielfältigung der Baustruktur in den Neubaugebieten Reform und Leipziger Straße sowie in den Großsiedlungen **[302]** Neustädter Feld und **[303]** Neu-Olvenstedt. **(Abb. 5.44)**

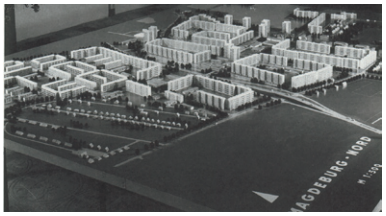
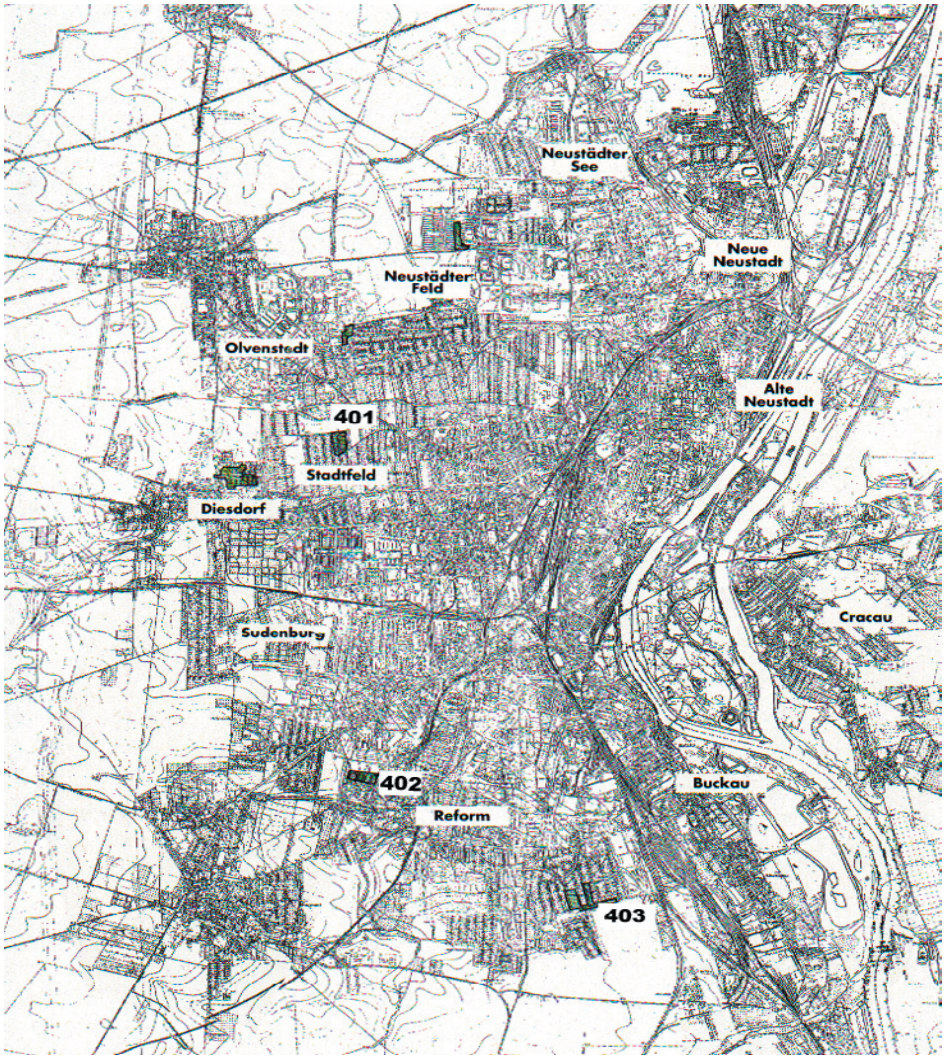


**Abb. 5.46**
Magdeburg, Neustädter See

Eigenheimstandorte (ab 1972):
Die parallel zu den großen Neubaugebieten entstandenen Einfamilienhäuser sind ein Sonderfall in der Entwicklung des Wohnungsbaus der DDR. Sie werden im Rahmen des Wohnungsbauprogramms für Magdeburg vor allem für kinderreiche Familien angeboten, da der Gebäudetyp der Q 6 Serie der Wohnkomplexe dafür nicht ausreichend ist. Die Variabilität der Gebäudetypen ist eingeschränkt.

**Abb. 5.8** Magdeburg, eigenes Diagramm (ab 1972)



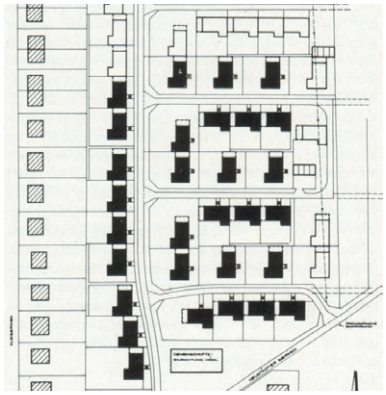


**Abb. 5.47**
Magdeburg, Stadtfeld: Eigenheimbau

An zwölf verschiedenen Baustandorten werden diese Einfamilienhäuser gebaut. Die Reihenhäuser werden nach Typ BLK und R1 und häufig als Reihenhausketten gebaut, siehe dazu die Gebäudetypen in den Stadtteilen **[401]** Stadtfeld **(Abb. 35.47)**, **[402]** Reform, Lüttgen-Salbe und **[403]** Hopfgarten. **(Abb. 5.48)**

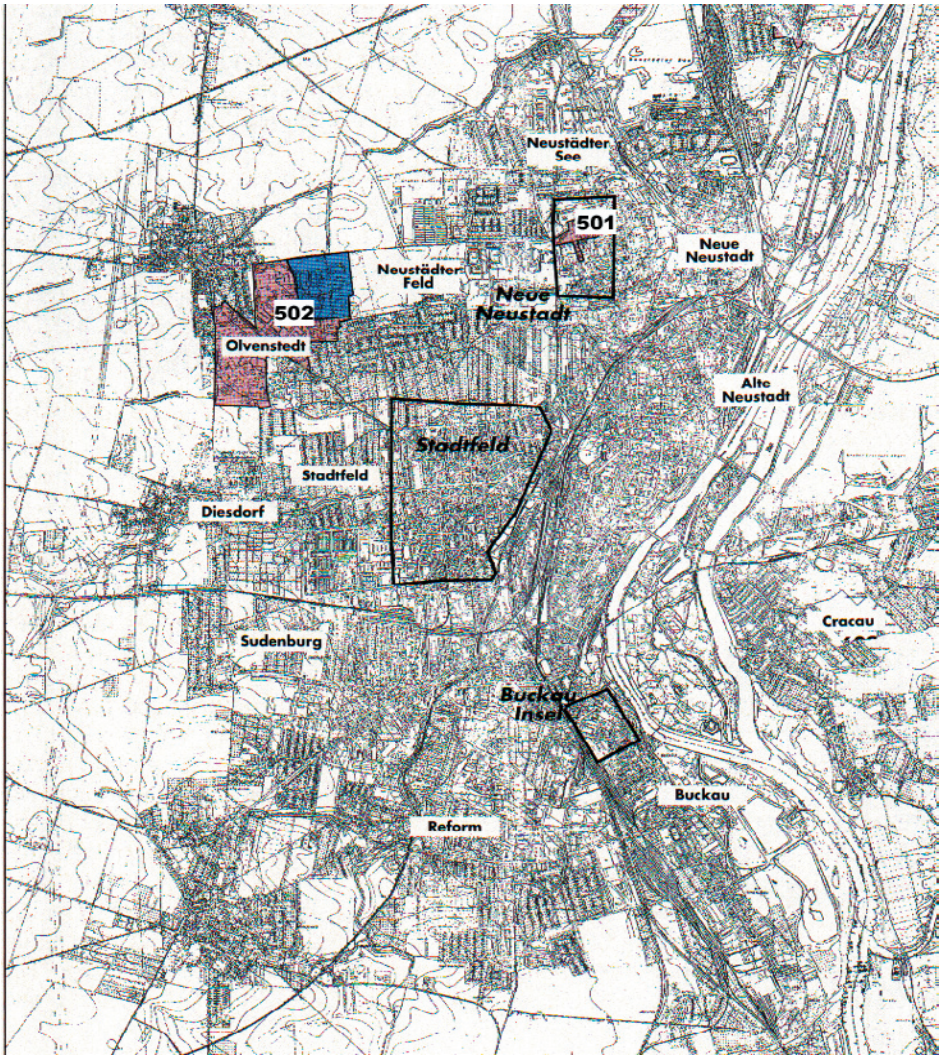
Umgestaltungsgebiete bzw. Stadterneuerungsgebiete (1980-89):

Im Rahmen der generellen Stadtentwicklung werden Gebiete der Stadt untersucht, welche für die „Rekonstruktion“ (Sanierung) in Frage kommen. Unter dem Aspekt der bestandsorientierten Planung werden erstmals Modernisierungsmaßnahmen an Gebäuden und gesondert auch im Straßenraum vorgenommen. Darüber hinaus werden speziell die Industriestandorte im Süden der Stadt hinsichtlich der Verflechtung mit den angrenzenden Wohnquartieren untersucht.

**Abb. 5.49**
Magdeburg, Zentrum: Komplexe Umgestaltung

Anfang der 80er Jahre wird das südliche Stadtzentrum im Bereich des Hasselbachplatzes als Umgestaltungsgebiet behandelt. Im gründerzeitlichen Stadtteil Stadtfeld kommt es 1987 zu einer großflächigen Umgestaltung des Quartiers, welche die Abbruchmaßnahmen und die stadtverträgliche, bestandsorientierte Erneuerung mit einbezieht. Besonders die Neuinstandsetzung der Neuen Neustadt **[501]** ist ein signifikantes Beispiel für die städtebauliche Entwicklung („sozialistischer Planungsfall im Bestand“) der Stadt Magdeburg in den 80er Jahren **(Abb. 5.49)** mit all seinen Auswirkungen auf die Stadtstruktur. In Olvenstedt **[502]** entsteht ein neuer Stadtteil in Experimentalwohnkomplex-Bauweise. Dabei findet die Weiterentwicklung des WBS 70 in ein Magdeburger Wohnungsbausystem (WBS M86) Anwendung **(Reuther et al. 1998 (Teil II), S. 30 ff.)**. **(Abb. 5.50)**

**Abb. 5.50** Magdeburg, eigenes Diagramm (1980-89)



Stadtentwicklung nach der Wiedervereinigung (1990-2000):

Das Hauptkriterium für die weitere Entwicklung Magdeburgs liegt in der Innenentwicklung der Stadt, diese hat Vorrang vor der Außenentwicklung. Die Entwicklung der Innenstadt **[601]** nach 1990 zeichnet sich besonders durch den Bau des City-Carrés, des Ulbrichthauses, des Allee-Centers, des Damaschkeplatzes, des Zentralen Platzes sowie des Universitätsplatzes aus.

Die Erreichbarkeit der Innenstadtbereiche durch Maßnahmen im Bereich des FUGV, RADV, ÖPNV und MIV spielt eine bedeutende Rolle in dieser Entwicklungsphase. Die Mitte der Stadt stellt die Ernst-Reuther-Allee und der Breite Weg **(Abb. 5.51)** dar. Dieser Bereich wird durch ruhige, neu gestaltete öffentliche Räume aufgewertet. Darüber hinaus wird in den Jahren 1990 bis 2000 der Hauptbahnhof zweckmäßiger in die Stadt integriert. Die bedeutende städtische Einkaufsachse wird durch die Vernetzung der Gebiete Bahnhofsvorplatz und City-Carré **(Abb. 5.52)** sowie Ulbrichthaus und Allee-Center geschaffen.

Der Norden der Stadt war in den 70er und 80er Jahren das Kerngebiet für den großflächigen Wohnungsbau in Magdeburg. Somit liegt ein weiterer Schwerpunkt der Stadtentwicklung im Wohngebiet Neu Olvenstedt **[602]**. Besonders durch Wohnumfeldverbesserungen **(5.53)** im Bereich der öffentlichen Grünräume sowie der halböffentlichen Wohnhöfe wird das „Wohnklima“ erheblich gesteigert. Neue Spielmöglichkeiten für Kinder sowie Jugendclubs und das neue Gymnasium erneuern das Wohngebiet auch für jüngere Generationen **(LH Magdeburg 1998, S.30 ff.)**. **(Abb.5.54)**

**Abb. 5.51**
Magdeburg, Stadtmitte: Breiter Weg

**Abb. 5.52**
Magdeburg, Bahnhofsvorplatz mit City-Carré

**Abb. 5.53**
Magdeburg, Wohnumfeldverbesserung

**Abb. 5.54** Magdeburg, eigenes Diagramm (1990-2000)

**Abb. 5.55**
Münster, Altstadt: Aegidiistraße

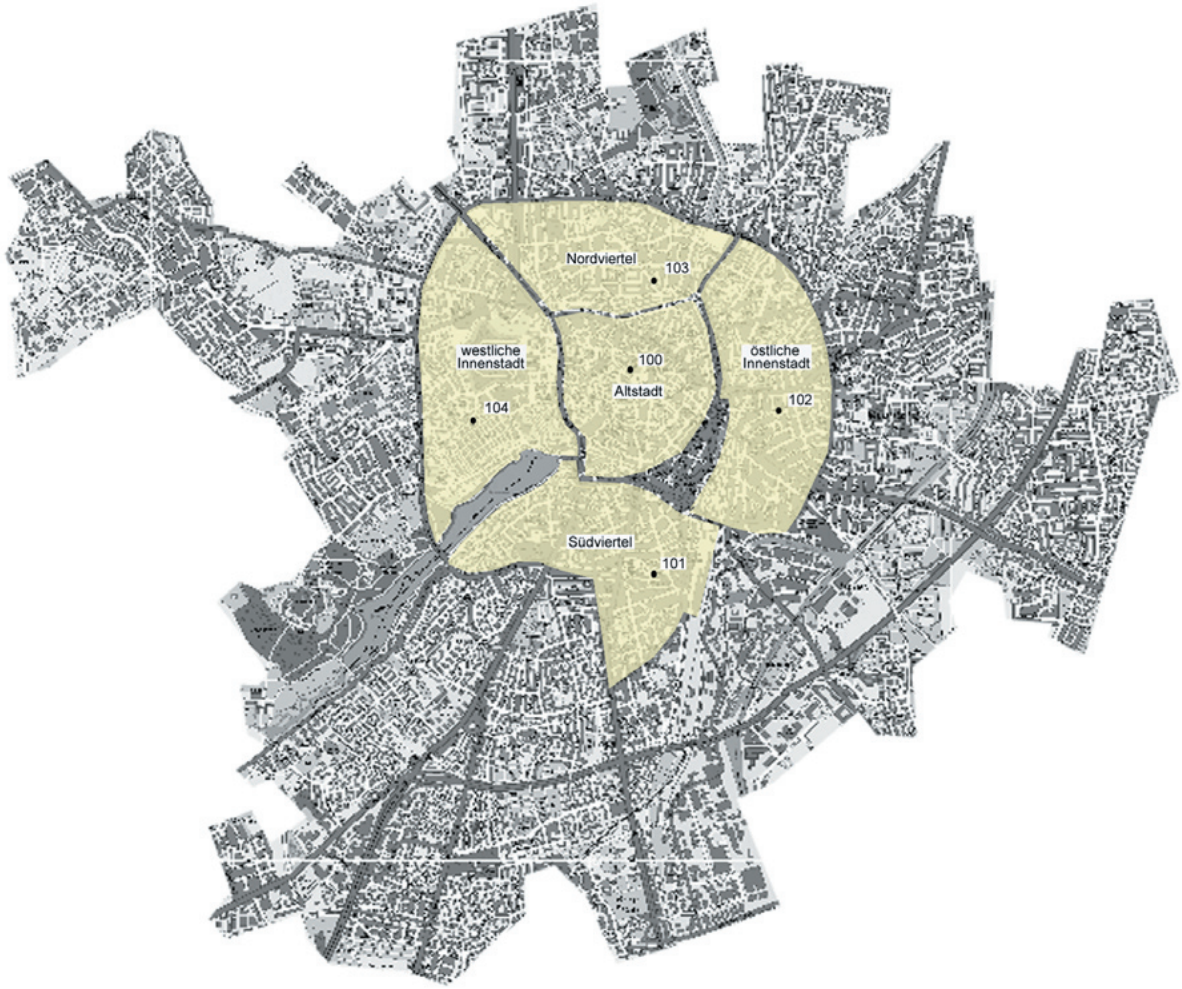
**Abb. 5.56**
Münster, Wohnbebauung östliche Innenstadt

Siedlungsentwicklung der Stadt Münster

Wiederaufbau im Stadtkern (1945-60):
Mit dem Grundsatz der „Erhaltung des Stadtgrundrisses“ wird mit dem Wiederaufbau des Stadtzentrums begonnen. In der Altstadt **[100]** wird zuerst die zu 91% zerstörte Bausubstanz sowie deren Funktionen wieder hergestellt. Die Abbildung **(5.55)** zeigt eine Häuserzeile an der Aegidiistraße. Durch die Stellung der Giebel und Traufen wird versucht die historische Straßengestalt im Umriss wiederzugewinnen. Beim Wiederaufbau des Prinzipalmarktes wird besonders auf die Maßstäblichkeit geachtet, damit die historische Gesamtform wiedergewonnen werden kann. In der südlichen Innenstadt (Südviertel) **[101]** wird nach dem Krieg besonders mit dem Wiederaufbau und dem Neubau von Wohnungen begonnen. Der Wiederaufbauplan für das Südviertel sieht die Erhaltung des alten Stadtgrundrisses vor, da dieser den Nutzungsanforderungen der 50er Jahre voll entspricht. Die Abbildung stellt den Ausbau des südlichen Aaseeufers zu Wohn- und Geschäftsbereichen dar. Der Wiederaufbau der östlichen Innenstadt **[102]** bezieht ebenfalls den alten Stadtgrundriss mit der gründerzeitlichen Blockrandbebauung und den schmalen Straßenquerschnitten ein. Der Erstellung von dringend benötigtem Wohnraum wird durch Wiederaufbaugemeinschaften nachgekommen. So entstehen in diesen Jahren auch Mehrfamilienhäuser, welche gemeinschaftlich von den Besitzern wieder aufgebaut werden **(Abb. 5.56)**. Auch ehemalige Verwaltungsgebäude und Schulen werden in der östlichen Innenstadt wiederhergestellt. **(Abb. 5.57)**

Das Nordviertel **[103]** wurde durch den Krieg weniger zerstört als die übrige Innenstadt, gründerzeitliche Bauten sowie Gebäude der 20er und 30er Jahre prägen das Stadtviertel. In der westlichen Innenstadt **[104]**, westlich der Promenade gelegen, konzentrieren sich wichtige Universitätseinrichtungen. In den Wiederaufbaujahren weitet sich die Westfälische Wilhelms-Universität und die medizinische Fakultät mit ihrem Gebäudebestand in der westlichen Innenstadt aus.

**Abb. 5.57** Münster, eigenes Diagramm (1945-60 [i])



Strukturwandel der Innenstadt (1961-80):

Der Wiederaufbau ist soweit abgeschlossen. Es vollzieht sich ein Strukturwandel in der Altstadt **[200]**. Während der Zeit der Stadterweiterung hat sich der Stadtkern zu einem Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum entwickelt. Die Abbildung **(5.58)** zeigt dazu die Cityerweiterung am Aegidiimarkt. Das Bahnhofsviertel, Anfang der 50er Jahre geprägt durch neue Verwaltungsbauten, Büro- und Geschäftshäuser, erhält in den 70er Jahren durch den Wegzug dieser Dienstleistungsfunktionen ein neues Gesicht. Die Neugestaltung des Bahnhofumfeldes, die Anbindung des Bahnhofviertels **[205]** an die Altstadt sowie die Neulenkung des Verkehrs sind wichtige Entwicklungsschritte in der Innenstadt. Parallel zu der Entwicklung der räumlichen Konzentration des Einzelhandels und der öffentlichen und privaten Dienstleistungsunternehmen vollzieht sich eine Dezentralisation von Bürobetrieben, deren wachsender Raumbedarf sich nun außerhalb des Stadtkerns durch unterschiedliche Baumaßnahmen durchsetzt.

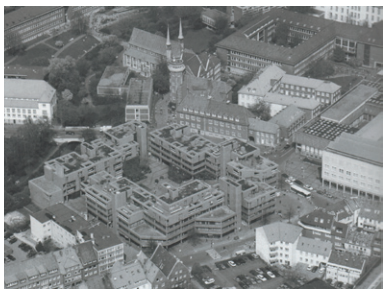


**Abb. 5.58**
Münster, Cityerweiterung am Aegidiimarkt

Im östlichen Viertel der Innenstadt **[202]** wird Mitte der 70er Jahre mit der Stadterneuerung der alten Wohngebiete angefangen. Zuerst werden durch die Förderungsmittel mit privaten Erneuerungsmaßnahmen an Gebäuden (Modernisierung) begonnen, danach werden die öffentlichen und halböffentlichen Grundstücke durch Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen **(Abb.5.59)** verfeinert. In den 70er und 80er Jahren vollzieht sich im westlichen Viertel **[204]** durch den Stadtumbau gleichzeitig ein Nutzungswandel. Es entstehen Großraumbüros, welche den Rahmen der historischen Struktur in der Umgebung sprengen. Für den Bau der Westdeutschen Landesbank musste z.B. der 1875 gebaute Zoo weichen und wurde weiter westlich auf der Sentruper Höhe neu angelegt. **(Abb. 5.60)**

**Abb. 5.59**
Münster, Wohnumfeldverbesserung

**Abb. 5.60** Münster, eigenes Diagramm (1960-80 [i])

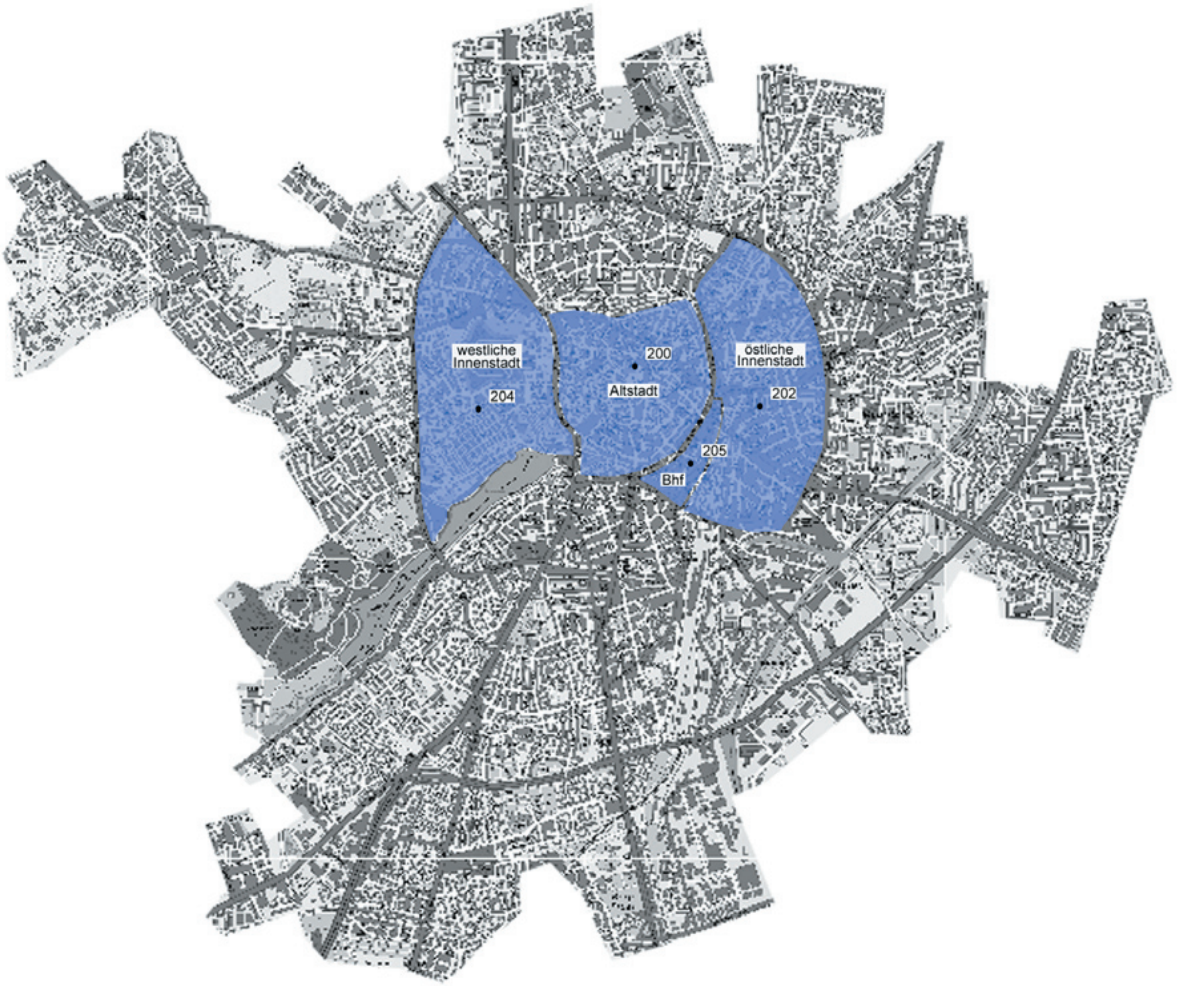


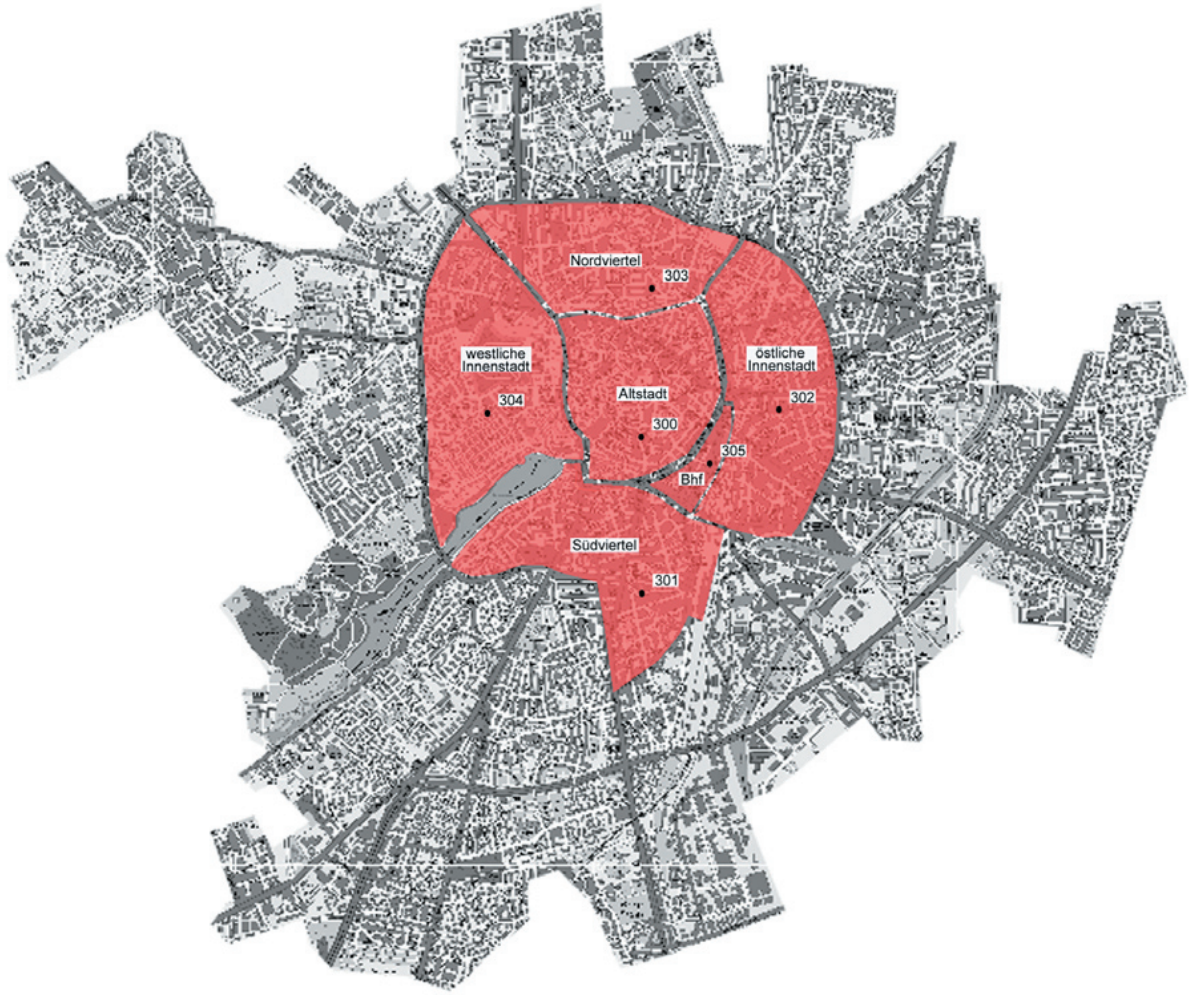
**Abb. 5.61**
Münster, Gebäudekomplex Stubengasse

**Abb. 5.62**
Münster, Altbausubstanz Modernisierung

Erhaltende Stadterneuerung, Sanierung und Modernisierung im Zentrum (1981-2000): Mit der Erneuerung des Bahnhofviertels **[305]** wird 1985 durch einen städtebaulichen Wettbewerb begonnen. Dies ist der bedeutendste Entwicklungsschritt für die Vernetzung der Altstadt mit dem Bahnhof. Mit dem Umbau der Windthorststraße zur Fußgängerzone sowie der Umgestaltung des Servatii-, Clemens- und Harsewinkelplatzes findet das Gesamtkonzept zur Erneuerung des Bahnhofviertels 1991 seinen Abschluss. Durch den Wegfall der Bahnbetriebsflächen (1998) südlich des Hauptbahnhofes werden erbliche Potentiale für die Innenentwicklung direkt im Zentrum frei. Das 13 ha große Areal bietet Flächen für den City nahen Einzelhandel, Wohnungen und Dienstleistungsunternehmen. In der Altstadt **[300]** wird in der Stubengasse im Bereich des Parkplatzes ein Baukomplex **(Abb. 5.61)** zur Mischnutzung vorgeschlagen. Die Lage des Grundstücks an der Achse von der Altstadt zum Hauptbahnhof macht diesen Bereich besonders interessant.

Das Südviertel **[301]** wird 1983 im Bereich der Stadterneuerungsmaßnahmen zum Erneuerungsschwerpunkt erklärt. Eine neue flächendeckende Verkehrsführung und die Einführung von Tempo-30-Zonen gehören genauso zu den Verbesserungsmaßnahmen wie die Umgestaltung von privaten Innenhöfen zu halböffentlichen Spielplätzen. Mitte der 70er Jahre wird die Stadterneuerung der alten Wohngebiete der östlichen Innenstadt **[302]** zur vorrangigen planerischen Aufgabe. Dazu gehören ferner die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Um den Wohnwert des Nordviertels **[303]** zu verbessern und als Innenstadt nahes Wohngebiet aufzuwerten, wird die Altbausubstanz der Großwohnungen durch Modernisierung erhalten und das typische Erscheinungsbild **(Abb. 5.62)** der Gebäude wiederhergestellt. Die Torminbrücke in der westlichen Innenstadt **[304]** wird durch den stärker ansteigenden motorisierten Verkehr immer extremer belastet. Anfang der 80er Jahre sind die Schäden so gravierend, dass nur noch eine umfassende Sanierung die Weiternutzung garantieren kann. 1984 wird ein beschränkter Wettbewerb ausgeschrieben und nach zweieinhalbjähriger Bauzeit wird die Brücke 1989 eingeweiht **(Richard-Wiegandt 1996, S. 63 ff.).** **(Abb. 5.63)**

**Abb. 5.63** Münster, eigenes Diagramm (1980-2000 [i])



Aufbau des Stadtgebiets außerhalb des Ringes (1945-60):
Der Stadtteil Coerde **[111]** wird nach dem II. Weltkrieg nach dem Vorbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt geplant und errichtet. Die erste Wohnsiedlung **(Abb. 5.64)** entsteht östlich der Bahnlinie. Diese Siedlung ist vorwiegend für einkommensschwache Familien gebaut. In Gievenbeck **[114]** füllen bis Anfang der 60er Jahre Wohnbauten die Baulücken in der alten Ortslage. Ende der 50er Jahre entstehen Hausgruppen für Offiziere der britischen Armee am Muckermannweg. Nach dem II. Weltkrieg entstehen mit Hilfe ausländischer Studenten 16 Siedlungshäuser in Nienberge **[116]**. In den 60er Jahren dehnt sich die Bautätigkeit im südlichen Ortsteil aus. Der Bau der Autobahn A1 bringt darüber hinaus den deutlichsten Entwicklungsimpuls für Nienberge. Zu Beginn der 50er Jahre werden im Stadtteil Geist **[119]** neue Wohnbauflächen vor allem mit Mehrfamilienhäusern bebaut. Dabei werden einfache Baumaterialen und Konstruktionen verwendet, um besonders kostengünstigen Wohnraum zu schaffen. 1954 wird mit dem Bau der Trassenführung für den Autobahnzubringer begonnen. 1960 fährt das erste Auto über die umstrittene Umgehungsstraße. Der Villenvorort Gremmendorf **[122]** verändert sich nach dem Krieg zu einem Wohn- und Kasernenstandort **(Abb.5.65)** der britischen Besatzungsmacht.

**Abb. 5.64**
Münster, Coerde: Wohnsiedlung

**Abb. 5.65**
Münster, Wohn- und Kasernenstandort

Der Ausbau der Siedlungsflächen des Kurortes Wolbeck **[123]** konzentriert sich auf den Ortskern und auf Randbebauungen an den Ausfallstraßen. Es werden in erster Linie Notunterkünfte für ausgebombte Familien geschaffen. Der Ausbau des Kurzentrums soll die eigene Wirtschaftsstruktur der Gemeinde stärken. Erst Anfang der 60er Jahre setzt der Suburbanisierungsprozess ein, welcher die Siedlungsfläche um ein Vielfaches vergrößert. Mitte der 50er Jahren entsteht in Münster-Ost (Mauritz) **[124]** die Pötterhoeksiedlung **(Abb. 5.66)** mit 150 verschiedenen Wohneinheiten. Diese stellt ein hervorragendes Musterbeispiel für den sozialen Wohnungsbau in dieser Zeit dar. In Handorf **[125]** finden Flüchtlinge Unterkunft in den Baracken des Militärstandortes. Zur Beseitigung der Wohnsituation werden in den 50er Jahren erste Wohnblocks fertiggestellt. **(Abb. 5.67)**

**Abb. 5.66**
Münster, Mauritz: Pötterhoeksiedlung

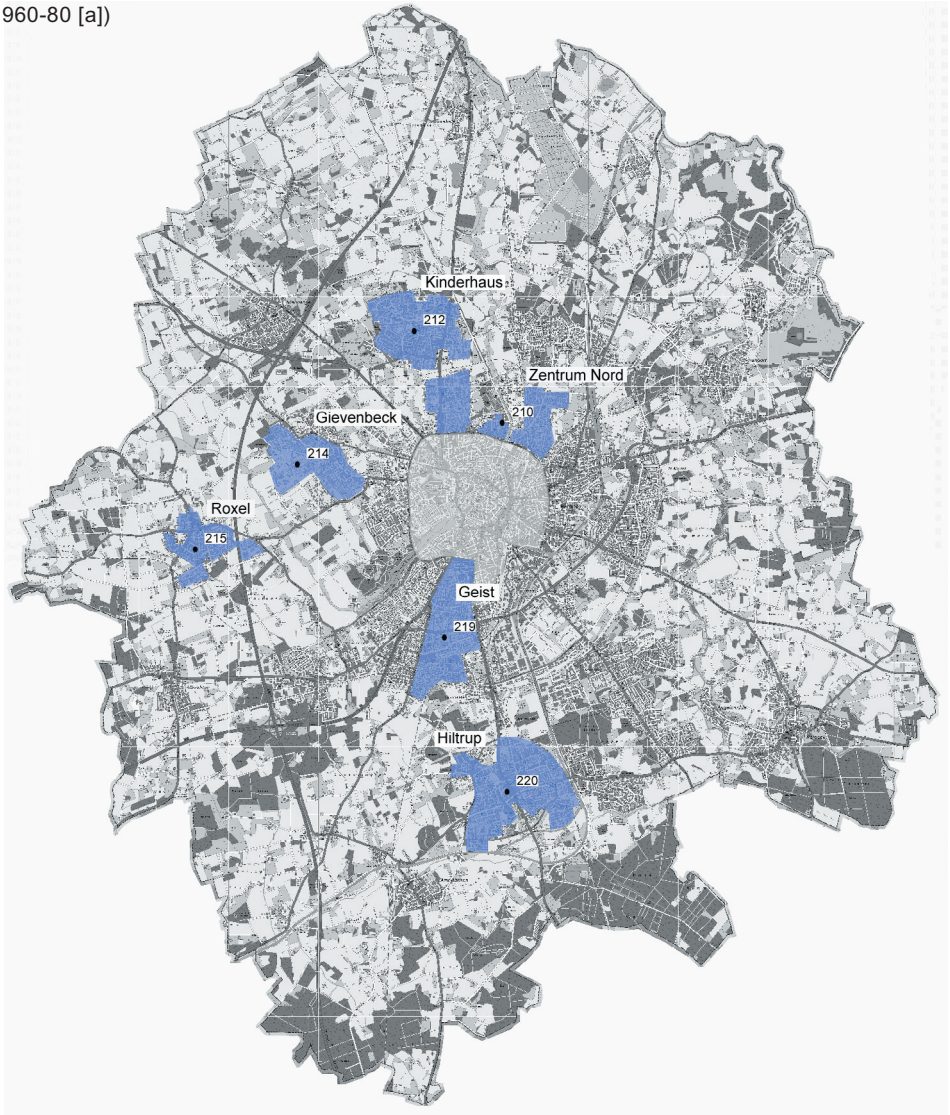
**Abb. 5.67** Münster, eigenes Diagramm (1945-60 [a])

**Abb. 5.68**
Münster, Gievenbeck: Hochschulausbau

Stadterweiterung des Stadtgebietes (1961-80):
Es ist die Zeit der großen Stadterweiterung und der Anlage von neuen Stadtteilen. Am nördlichen Innenstadtrand entsteht 1968 der Entlastungsstandort Zentrum Nord **[210]**. Dieser Standort wird nach dem Vorbild der Hamburger City-Nord geplant und realisiert. Der neu entstandene Stadtteil Zentrum Nord wird durch Versicherungs-, Gewerbe- und Wohnbauten geprägt . Bis Ende der 70er Jahre werden dort Einrichtungen wie das Arbeitsamt, die Innungskrankenkasse sowie Teile der Fachhochschule erbaut. Der Stadtteil Kinderhaus **[212]** wird 1962 zur Großwohnsiedlung für 16.000 Einwohner ausgebaut. Nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ wird jedoch 1972 der Stadtteil Kinderhaus zum größten Siedlungsschwerpunkt in Münster ausgewiesen. Dabei soll bis 1978 durch einen vierstufigen Ausbau Wohnraum für 35.000 Menschen geschaffen werden. Der Rückgang der Bevölkerungszahlen und das geringe Wirtschaftswachstum führt zu Änderungen in den Planungsvorgaben. Es werden anstatt der vorgesehenen 35.000 Einwohner beim Endausbau Mitte der 80er Jahre nur noch die Hälfte der geplanten Wohngruppen realisiert.

Ende der 60er Jahre wird der Stadtteil Gievenbeck **[214]** in die Ausbaupläne der Universität mit einbezogen. Die Bautätigkeit im Zusammenhang mit dem Hochschulausbau **(Abb. 5.68)** konzentriert sich zu Beginn der 70er Jahre auf die Errichtung von Studentenwohnheimen mit 2200 Wohneinheiten. Danach werden Bebauungspläne für den Universitätsbereich erstellt. Der Wohnstandort Roxel **[215]** verliert seine Selbstständigkeit durch die Eingemeindung im Jahre 1975. Nach der Eingemeindung entsteht ein Überhang an ausgewiesenen Wohnbauflächen, wodurch die Verwaltung des neuen Stadtteils vorrangig Gebiete für den Einfamilienhausbau ausschreibt. Mitte der 70er Jahre wird im Bereich der Dorferneuerung die intakte Dorfstruktur weitestgehend erhalten und durch kleinteilige Neubauten ergänzt.

**Abb.5.69** Münster, eigenes Diagramm (1960-80 [a])



In Geist **[219]** entwickelt sich ein weiterer repräsentativer Verwaltungsstandort in den 70er Jahren im Bereich der Weseler Straße. Die Gewerbe- und Industriezonen südlich der Umgehungsstraße werden in diesen Jahren weiter ausgebaut. Ende der 60er Jahre wird der gesamte östliche Teil von Hiltrup **[220]** zum „flughafenorientierten" Gewerbegebiet umstrukturiert. Nach der Eingemeindung des Stadtteils 1975 wird die Polizeiführungsakademie der Bundesrepublik sowie das Schulzentrum weiter ausgebaut **(Richard-Wiegandt 1996, S. 110 ff.)**. **(Abb. 5.69)**

Stadterneuerung außerhalb des Ringes (1981-2000):
Seit Anfang der 90er Jahre siedeln sich im Zentrum Nord **[310]** weitere Unternehmen aus Versicherungs-, Banken- und Computerbranchen an. 1990 wird ein naturnaher Park mit Grün-, Erholungsflächen und unterschiedlichen Erlebnisbereichen fertiggestellt. Der 1995 eröffnete Haltepunkt Zentrum Nord bietet Berufspendlern eine schnelle Anbindung an den Dienstleistungsstandort.

**Abb. 5.70**
Münster, Coerde: Winterbourne-Kaserne

Der Flächennutzungsplan von 1981 sieht einen Siedlungsausbau in Coerde **[311]** südöstlich der Königsberger Straße vor. Das Baugebiet Edelbach wird 1990 mit rund 400 Wohneinheiten, vorwiegend für den sozialen Wohnungsbau, ausgewiesen. Mit der Realisierung wird 1995 begonnen, wobei das Gebiet durch Stichstraßen sowie durch Grünflächen für den RADV und FUGV erschlossen wird. Die Winterbourne-Kaserne **(Abb.5.70)** wird von 1949 bis 1990 durch die britischen Streitkräfte belegt, die Nachfolgenutzung der Kaserne ist noch unklar. Der Bebauungsschwerpunkt liegt in den 80er Jahren im nördlichen Bereich von Gievenbeck **[314]**. Weitere Wohngebiete entstehen nahe dem Ortszentrum. 1989 beginnen die Vorplanungen für das neue Wohngebiet Toppheide, das bis 1993 fertiggestellt wird.

Seit Mitte der 70er Jahre stagniert der Hochschulausbau, in den 90er Jahren wird durch einen Wissenschafts- und Technologiepark **(Abb. 5.71)** der Impuls für die weitere städtebauliche Entwicklung des Stadtteils gegeben. Mitte der 80er Jahre beginnt statt der Verdichtung der zentralen Bereiche in Mecklenbeck **[318]** die Planung für das Wohngebiet Am Dill, welches später nach den Kriterien des kosten- und flächensparenden Bauens realisiert wird. Neben seiner Bedeutung als Wohnstandort ist Mecklenbeck vor allem ein wichtiger Gewerbe- und Verwaltungsstandort im städtischen Siedlungsgefüge.

**Abb. 5.71**
Münster, Wissenschafts- und Technologiepark

Der Strukturwandel in Geist **[319]** vollzieht sich durch die Umnutzung von Gewerbe- und Fabrikgebäuden. Alteingesessene Betriebe verlassen seit den 80er Jahren diesen innenstadtnahen Standort. Es entstehen neue Bürokomplexe und Gebäude des Geschosswohnungsbaues. 1989 entscheidet die Stadt den vierspurigen Ausbau der Umgehungsstraße, wobei das Teilstück Weseler Straße bis 1994 fertiggestellt wird. Die Zukunft des Stadtteils wird durch die Nachverdichtung mit aufwertenden Maßnahmen bestimmt.

Durch die Ausweisung weiterer Wohnflächen wird sich Gremmendorf **[322]** zu einem Siedlungsschwerpunkt Münsters entwickeln. In dem neuen Wohngebiet südlich des Angelsachsenweges werden 200 Wohnungen gebaut. In dem zweiten Siedlungsgebiet südlich des Erbdrostenweges entstehen in der ersten Bauphase bis 1995 rund 180 Wohnungen und bis 2000 weitere 300 Wohneinheiten. Die Entwicklungspotentiale des Stadtteils liegen in den neu zur Verfügung stehenden Flächen, denn nach Abzug der britischen Streitkräfte kann das Gelände Loddenheide durch Flächenrecycling in Bauflächen für einen Gewerbepark mit Grünflächen umgewandelt werden.

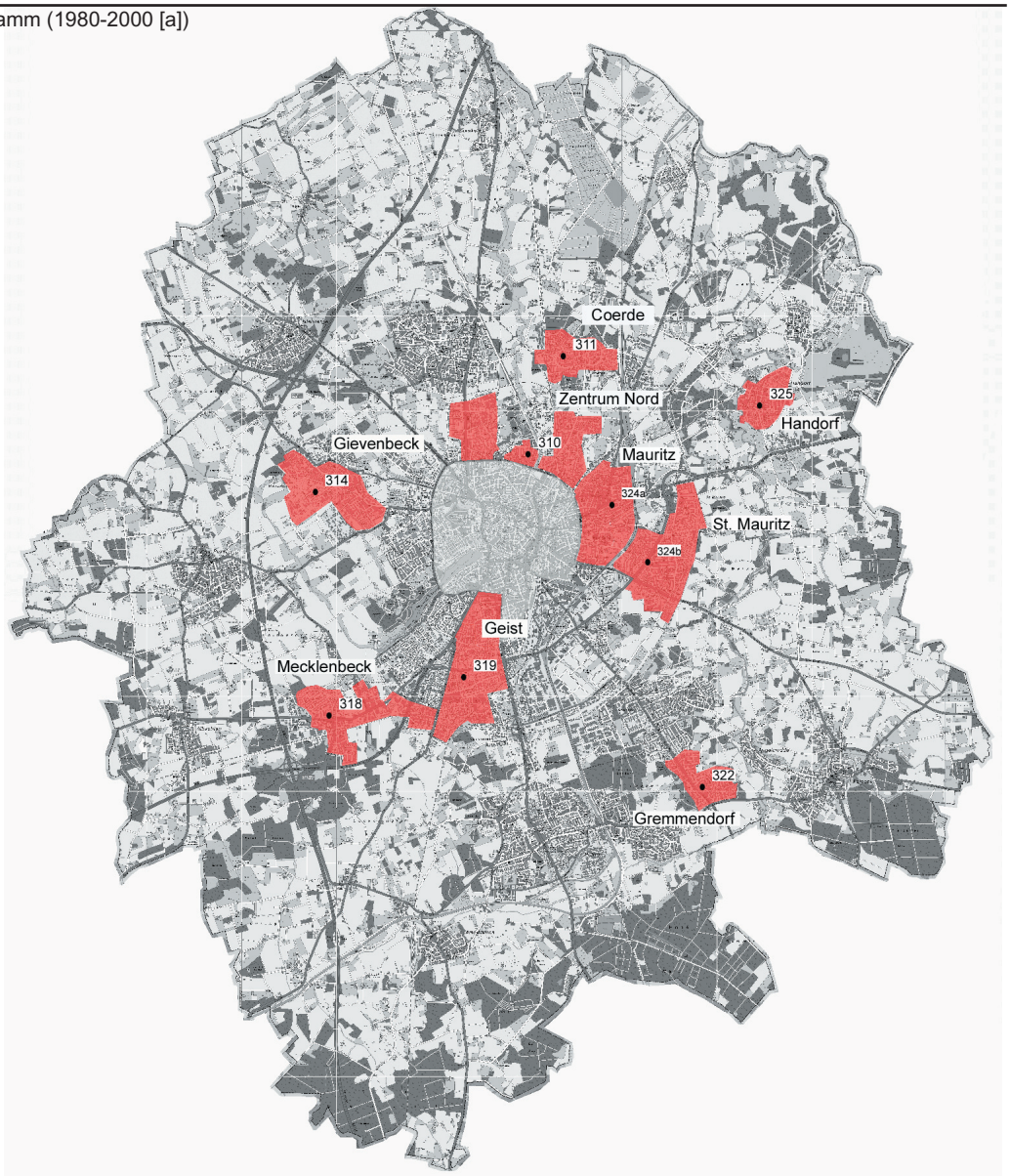
Anfang der 80er Jahre treten an die Stelle der alten Gewerbebauten im Mischgebiet Münster-Ost (Mauritz) **[324a]** nun Wohn- und Geschäftshäuser **(Abb. 5.72)**. Der Strukturwandel des Stadtteils wird besonders deutlich durch den Umbau des alten Milchhofes in eine Wohnanlage mit überwiegend Eigentumswohnungen. Die Bautätigkeit in den 80er Jahren zeigt sich in Mauritz-Ost (St. Mauritz) **[324b]** durch den Bau von Einfamilien-, Ketten- und Gartenhofhäusern. Die Wohnbauentwicklung des Stadtteils ist seit 1996 abgeschlossen.

**Abb. 5.72**
Münster, Mauritz: Strukturwandel

**Abb. 5.73**
Münster, Handorf: Siedlungsschwepunkte

Im Norden und Osten des 1975 eingemeindeten Ortes Handorf **[325]** liegen 600 ha militärisch genutzte Liegenschaften. Mitte der 80er Jahre verlagert sich der Schwerpunkt der Bautätigkeit **(Abb.5.73)** auf den Südosten zwischen Handorfer Straße und der neuen Ortsumgehung Hobbeltstraße. Das Gewerbe- und Industriegebiet für den Ortsteil liegt an der Warendorfer Straße, abseits der Wohnbebauung. Der Bahnhof wird 1988 geschlossen und kann somit nicht mehr durch das Gewerbegebiet genutzt werden **(Karliczenk et al. 1998, S. 11 ff.). (Abb. 5.74)**

**Abb. 5.74** Münster, eigenes Diagramm (1980-2000 [a])



### 5.3.5 Darstellung der Verteilung der Stadtfunktionen in Leipzig, Hannover, Magdeburg und Münster

Verteilung der Stadtfunktionen in Leipzig: Der Aufbauplan von 1949 zeigt die Wiederherstellung der Innenstadt mit der Erhaltung des für Leipzig prägenden Promenadenringes sowie des historischen Straßensystems der Altstadt mit ihren charakteristischen Passagensystemen. Darüber hinaus werden die historisch wertvollen und erhalten gebliebenen Gebäude wieder aufgebaut, vor allem werden die innerstädtischen Mustermessehäuser und die Ausstellungshallen der Technischen Messe schnellstens in Stand gesetzt. Die neuen architektonischen und städtebaulichen Formen und Gebäudefunktionen werden durch ausgeschriebene Wettbewerbe entschieden und durch nachfolgende Planungen weiterentwickelt **(Topfstedt et al. 1993, S. 75 f.)**.

Der Stadtfunktionsplan von 1965 stellt die Verteilung der Wohn- und Industriegebiete, Gebiete mit zentralen Einrichtungen sowie die Erholungsgebiete dar. Der Bereich Industrie ist der wichtigste städtebauliche Faktor. Neben dem Maschinenbau und der Metall bearbeitenden Industrie kommt auch der polygraphischen Industrie profilbestimmende Bedeutung zu. Eine starke Konzentration von Industriebetrieben ist im westlichen Stadtgebiet in den Stadtteilen Böhlitz, Leutzsch und Plagwitz und im zentrumsnahen Bereich zu erkennen.

Weitere industrielle Zweige sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Entwicklungsschwerpunkte für Großbetriebe sind im westlichen Industriegebiet vorgesehen, störende Industriezweige sollen dorthin umgesiedelt werden. Ein neuer umfangreicher Industriekomplex ist an der Torgauer Straße in Schönefeld geplant. Dieser soll zur Verbesserung der Stadtstruktur beitragen. Die Funktion Wohnen (Wohnbebauung) nimmt ca. 18% der gesamten Stadtfläche in Anspruch, 19% sind Mischgebiete. Es ist vorgesehen in den verschiedenen Wohngebieten durch Entkernung, Schaffung von Freiflächen und Ergänzung von gesellschaftlichen Einrichtungen gute Wohnbedingungen zu schaffen. Dabei müssen besonders in den Wohngebieten mit Handwerks- und Gewerbebetrieben ausreichende Erholungsmaßnahmen geschaffen werden. Die Maßnahmen des Wohnungsneubaus konzentrieren sich bis 1970 vorwiegend auf eine vielgeschossige Bauweise in zentrumsnahen Quartieren und auf eine meist fünfgeschossige Bauweise der Wohnkomplexe im sonstigen Stadtgebiet. Die ungünstigen Verhältnisse der Stadt Leipzig hinsichtlich der Erholungsmöglichkeiten erfordern im städtischen und außerstädtischen Bereich besondere planerische Maßnahmen.

Der Waldanteil beträgt nur rund 6% der Gesamtfläche von Leipzig, erst jenseits des Stadtgebietes liegen die Naherholungsbereiche Dübenerheide und Dahlenerheide. Besonders die Maßnahmen des Braunkohlebergbaus im Norden und Süden der Stadt haben eine Verminderung der Erholungsmöglichkeiten an der Elster-Pleiße-Aue einschließlich des Elsterstausees in unmittelbarer Stadtnähe zur Folge. Die Planung sieht aus diesem Grunde eine Erweiterung von Grünflächen innerhalb der städtischen Wohnquartiere vor. Ein vom Stadtzentrum ausgehender radialer öffentlicher Grünzug im Westen der Stadt soll die vorhandenen Kleingärten mit in das städtische Grünsystem einbeziehen. Darüber hinaus werden die bestehenden Erholungsgebiete Leipziger Auewald und Elster-Luppe-Aue weiter ausgebaut und die vorhandenen Parks, Rosental mit Zoologischen Garten und der zentrale Kulturpark „Clara Zetin“, abwechslungsreicher gestaltet **(Jakob et al.1965, S. 48 ff.)**. **(Abb. 5.75)**

Im Flächennutzungsplan von 1977 wird besonders die radialkonzentrische Verteilung der städtebaulichen Nutzungsarten deutlich. Im Stadtzentrum, innerhalb des Promenadenringes, befinden sich überwiegend die Funktionen Einkaufen, Verwaltung, Messe und Universität. Der Hauptstandort für wichtige gesellschaftliche Funktionen ist der Karl-Marx-Platz. Außerhalb des Promenadenringes schließen sich Mischstrukturen mit Wohn-, Industrie- und Versorgungsfunktionen an.

**Abb. 5.75**
Stadtfunktionsplan Leipzig (1965)

Dieses sind meist Viertel mit überalterter Wohnsubstanz und ausgeprägter Kleinindustrie. Im Zusammenhang mit der Modernisierung dieser dicht bebauten Vorstädte erfolgt eine Auflockerung der Struktur und die Verlagerung von störendem Gewerbe. Die sich anschließenden äußeren Vorstädte sind nahezu reine Wohngebiete mit Mietskasernen.

Der nächste konzentrische Ring ist ein industriell geprägter Gürtel mit Standorten der Großindustrie, der sich entlang des Eisenbahnringes befindet. Der äußere Teil der Stadtgebietes umschließt ringförmig das Kerngebiet. Dieses Gebiet wird durch alte und neue Wohnquartiere sowie durch Standorte der Industrie und des Bauwesens geprägt. Besonders in deren Ost-West-Achse werden die Gebiete für den komplexen Wohnungsbau vorgesehen. Die sich daran anschließende Stadtrandzone weist meist locker bebaute Siedlungsflächen, kleinere Arbeitsstättengebiete, Erholungsräume sowie landwirtschaftliche Nutzflächen auf. Im Süden und Norden wird die Stadtentwicklung durch den Braunkohlebergbau eingeengt. Erholungsmöglichkeiten sind im begrenzten Umfang in dem parkartig umgestalteten Auenwaldgebiet (Clara Zetin Park, Rennbahn, Wildpark, agra-Gelände) innerhalb der Stadt vorhanden.

Im Umland der Stadt wurden in den letzten Jahren die Dübener Heide, das Gebiet von Brandis-Beucha, die Hohburger Berge sowie der Wermsdorfer Forst für die Stadtbewohner erschlossen. „Der radialkonzentrische Aufbau Leipzigs wird, wie

auch die städtische Flächennutzung deutlich erkennen läßt, jedoch weitgehend durch die Flußauen von Elster und Pleiße sowie durch die Radialstraßen und die bis zur Innenstadt vorstoßenden Anlagen des Eisenbahnnetzes unterbrochen, so daß Leipzigs Stadtstruktur gekennzeichnet wird durch naturbedingte und radiale Unterbrechungen sowie wenig ausgebildete eigenständige, sektorartige Stadtviertel.“ **(Schmidt et al. 1981, S. 13 f.)**

Der Flächennutzungsplan von 1993 ist aufgrund der grundlegenden Veränderungen der Voraussetzungen und Bedingungen für die künftige Entwicklung der Stadt durch die Wiedervereinigung entstanden. Der Wohnungsbestand beträgt ca. 255.000 Wohnungen von denen rund 30.000 nicht bewohnbar sind. Es besteht demnach ein dringender Bedarf an Modernisierung und Aufwertung des Mehrfamilienhausbestandes. Es bietet sich die Möglichkeit zur attraktiven Entwicklung und Erneuerung in den gründerzeitlichen Wohnquartieren an.

Durch den Ersatz und die Modernisierung von Gebäuden werden dort etwa 30.000 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern gebaut. In den bestehenden Siedlungsgebieten sowie im Bereich alter Ortslagen ist eine Verdichtung und Aufwertung durch den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern besonders in flächensparenden Bauformen realisierbar.

Der Bedarf an gewerblichen Bauflächen besteht im Bereich des Tertiärensektors (Handel, Verwaltung und Dienstleistung), vor allem im zentralen Bereich der Stadt sowie der Industrie und des verarbeitenden Gewerbes im gesamten Stadtgebiet. Planungsziele sind vor allem die Erhaltung und Wiedernutzbarmachung der bestehenden Baugebiete und die Entwicklung von Erweiterungsflächen in optimalem Umfang unter Betrachtung einer proportionalen Wohn- und Arbeitsstättenverteilung. Ein Teil der Erweiterungsflächen befindet sich in günstiger Zuordnung zu den Wohnbereichen in den Stadtteilen Grünau, Knauthain und Knautkleeberg. Weitere Flächen werden verfügbar durch die Nutzung ehemals militärisch genutzter Gebäude sowie freiwerdender Bahnflächen.

Der insgesamt relativ geringe Anteil an Grünflächen resultiert aus der geringen Stadtfläche. Daraus ergibt sich, dass ein großer Anteil des Erholungsbedarfes in den Naherholungsgebieten und der naturnahen Landschaft nur im Umland und nicht in der Stadt abgedeckt wird. Grundsätzliche Planungsziele sind die natürliche Landschaftsstruktur mit ihren Fluß- und Bachauen zu schützen und zu revitalisieren.

„Gegenstand der Planung sind neben den ökologischen und gestalterischen Aspekten vornehmlich die funktionellen Anforderungen, d.h. inwieweit die Grünflächen quantitativ und qualitativ den Bedürfnissen nach Freizeit, Erholung, Sport und Spiel entsprechen. Wobei die Einbeziehung von Bereichen außerhalb der Stadtgrenze (z.B. Kulkwitz) einvernehmlich mit den Nachbargemeinden in beiderseitigem Interesse von Bedeutung ist. Das gilt insbesondere für die Wochenenderholung, die traditionell auf die Wald- und Heidegebiete im Nordosten, Osten und Südosten übergreift und in Zukunft auch die Bergbaufolgelandschaft im Süden, insbeondere die Landschaft Cospuden zwischen Zwenkau und dem Leipziger Auewald einbeziehen soll.“ **(Stadt Leipzig 1994, Erläuterungsbericht FNP)** **(Abb. 5.76)**

**Abb. 5.76**
FNP der Stadt Leipzig (1993)

**Abb. 5.77**
FNP Hannover (1950)

Verteilung der Stadtfunktionen in Hannover: Der Wiederaufbauplan von Hannover 1945 zeigt stärkere Eingriffe in die bestehende Stadtstruktur als sie beim Wiederaufbau der Nachkriegszeit vorgenommen werden. Die ersten Reparaturmaßnahmen werden an den wichtigsten Verkehrs-, Versorgungs- und Entwässerungseinrichtungen bis Ende 1945 vorgenommen. Die Richtlinien für den Wiederaufbau werden 1949 festgelegt und zeigen die Umgestaltung von Hannover in eine räumlich gegliederte, baulich aufgelockerte und in ihrem Umfang begrenzte Stadt, deren prägendes Element das Hauptstraßennetz mit Innenstadtring und äußeren Tangenten darstellt. Durch die Auflösung der historischen Strukturen der Aegidienneustadt, der Leineinsel mit Leineufer und des Waterlooplatzes werden die an die Altstadt angrenzenden Bereiche neu definiert **(Wörner et al. 2000, S. XXIV f.)**.

Der Flächennutzungsplan von 1950 beschränkt sich nicht nur auf die Regelung der Wohnsiedlungstätigkeit, sondern gibt Aufschluß über die räumliche und zeitliche Entwicklung des gesamten Gemeindegebietes. Dabei wird die Verteilung der Bevölkerung, die Lage der Bauflächen, die Wohndichte, die sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Bedürfnisse, die Landschaftspflege, die gewerbliche Wirtschaft sowie der Verkehr mit berücksichtigt. Dieser Flächennutzungsplan nimmt für das Stadtgebiet eine Einwohnergrenze von 580.000 Einwohnern an. Die Nutzungsarten des Stadtgebietes verteilen sich zu 20% auf die bebaute Fläche, zu 11% auf die Verkehrsfläche, zu 33% auf Grün- und Erholungsflächen, zu 25% auf landwirtschaftlich genutzte Flächen und zu 11% auf sonstige Flächen.

Dabei wird eine erhebliche Erweiterung der Bebauungs- und Verkehrsflächen angenommen. Aus dem FNP von 1950 ergeben sich folgende Aufgaben für die städtebauliche Entwicklung von Hannover: Die zerstörte Stadtmitte wird als zentraler Geschäfts- und Verwaltungsstandort ausgebaut und wird von stadtkernnahen Wohnanlagen umgeben, die äußeren Stadtteile werden mit allen Infrastruktureinrichtungen ausgestattet, die Freiflächen werden für die Bereiche Bildung, Wohlfahrt, Erholung, Land- und Gartenbau genutzt, eine notwendige Stadterweiterung wird ausschließlich in südlicher Richtung vorgesehen **(Mlynek et al. 1992, S. 684 f.)**. **(Abb. 5.77)**

Der Flächennutzungsplan von 1980 sichert die bestehenden Altbaugebiete mit ihren erforderlichen öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen sowie deren Grün- und Erholungsflächen. Darüber hinaus stellt er neue Bauflächen für Wohngebiete in den Stadtteilen Sahlkamp, Roderbruch, Döhren, Mühlenberg, Badenstedt, Davenstedt und Bemerode dar.

Um im Stadtgebiet im größerem Umfang den Bau von Einfamilienhäusern zu ermöglichen, werden Wohngebiete in den Stadtteilen Bemerode-West, Misburg und Badenstedt-West zur Bebauung freigegeben. Bei der Entwicklung von neuen Industrie- und Gewerbegebieten muss nach dem FNP beachtet werden, dass Wohngebiete von Industrie- und Gewerbebereichen durch nicht störende Nutzung und Grünflächen abgeschirmt werden. Die gemischten Bauflächen dienen vorwiegend der Unterbringung von zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, des Handels und der Verwaltung, der traditionelle Standort dafür ist die Innenstadt. Da diese Flächen meist ausgeschöpft sind, werden Flächen an den Innenstadtring sowie in die Stadtteile Linden, Mühlenberg und Lahe gelegt.

Noch nicht ausgeschöpft sind die Entwicklungsmöglichkeiten für Firmenansiedlungen an der Hans-Böckler-Allee, an der Vahrenwalder Straße und in den Stadtteilen Roderbruch, Kirchrode-West und Groß-Buchholz. Ein wichtiger Bestandtteil für den Bereich Erholung sind die Einrichtungen für die Naherholung wie Kinderspielplätze, Liege- und Spielwiesen, Stadtgrünplätze und Ruheplätze. Diese sind in fast allen Stadtteilen vorgesehen. Die festgesetzten großen zusammenhängenden öffentlichen Grünflächen sind die südliche Leineaue, die mittlere Leineaue mit Herrenhäuser Gärten, das Fössetal und der Benther Berg, der Laher Graben, das Altwarmbüchener Moor sowie der Hermann-Löns-Park. Die Nutzungsarten des Stadtgebietes verteilen sich im Jahre 1980 zu 36% auf die bebaute Fläche, zu 8% auf die Verkehrsfläche, zu 32% auf Grün- und Erholungsflächen, zu 13% auf landwirtschaftlich genutzte Flächen und zu 11% auf sonstige Flächen **(LH Hannover 1980, S. 11 f.)**.

Das städtebauliche Rahmenkonzept sieht die Verteilung der städtebaulichen Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholung wie folgt vor. Da der Bedarf an Flächen für den Wohnungsbau durch Reserven im Bestand (Baulücken und ehemalige Gewerbe- und Militärflächen) sowie durch ehemals landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht gedeckt wird, müssen weitere Flächen zur Entwicklung neuer Wohngebiete vorbereitet werden. Diese Ergänzungsgebiete werden in größerem Umfang Freiflächen und Teile von Landschaftsräumen in Anspruch nehmen, ihre Erschließung und Versorgung ist meist äußerst kostspielig und die Ansiedlung von Läden und Dienstleistungsbetrieben kann geplant, aber nicht erzwungen werden. Die Planung dieser Ergänzungsgebiete bietet jedoch die Chance, Ideen für neue Wohnformen aufzugreifen und umweltgerechte Bauweisen zu verwirklichen. Insgesamt ergeben sich für die bestehenden Wohnquartiere folgende Aufgabenschwerpunkte: die Instandsetzung und Modernisierung von preiswertem Wohnraum, Umbau von Großsiedlungen, die Verbesserung der Lebensqualität innerhalb der Stadtviertel sowie der Bau von Wohnungen für wirtschaftlich schwächere Gruppen.

Für die Entwicklungsschwerpunkte der Dienstleistungsbereiche werden Bereiche der Innenstadt sowie Standorte an der Stadtbahn mit Anbindung an das Hauptverkehrsnetz vorgesehen. Neben Flächenneuausweisungen wird verstärkt die intensive Nutzung der gut erschlossenen Lagen, die Wiedernutzung von Brachen sowie die kleinteilige Mischung von Wohnen und Arbeiten angestrebt. Standorte für Dienstleistungsbereiche, Büros und Verwaltung werden verstärkt an der Vahrenwalder Straße und am Braunschweiger Platz vorgesehen. Neue Gewerbestandorte werden in der Schwarzen Heide und an den verkehrsgünstigen Standorten in Lahe und Anderten entwicklelt, darüber hinaus können weitere Flächen in Misburg (Gewerbebrache) sowie die Militärflächen in Langenhagen, Nordhafen und Schulenburger Landstraße wieder- bzw. umgenutzt werden.

Das vielfältige Grünsystem von Hannover wird durch wohnungsnahe Freiflächen, öffentliche Gärten, Sportplätze und Freibäder weiter entwickelt. Das Leitmotiv heißt „Stadt als Garten“, dieses Konzept stützt sich auf die besondere

naturräumliche Situation und knüpft an die historische Freiraumentwicklung an. Durch unterschiedliche Anreize, wie z.B. „grüne“ Aufenthaltsräume, weit vernetzte Grünverbindungen für den RADV und FUGV, „grüne“ Straßenräume und Freiraumsysteme von Stadt und Umland, sollen die öffentlichen Freiräume die Bedürfnisse der Bevölkerung nach Erholung und Naturerleben erfüllen. Die Nutzungsarten des Stadtgebietes verteilen sich im Jahre 1995 zu 38% auf die bebaute Fläche, zu 7% auf die Verkehrsfläche, zu 25% auf Grün- und Erholungsflächen, zu 13% auf landwirtschaftlich genutzte Flächen und zu 17% auf sonstige Flächen **(LH Hannover 1995, S. 9 f.)**. **(Abb. 5.78)**

**Abb. 5.78**
Flächennutzung Hannover (1995)

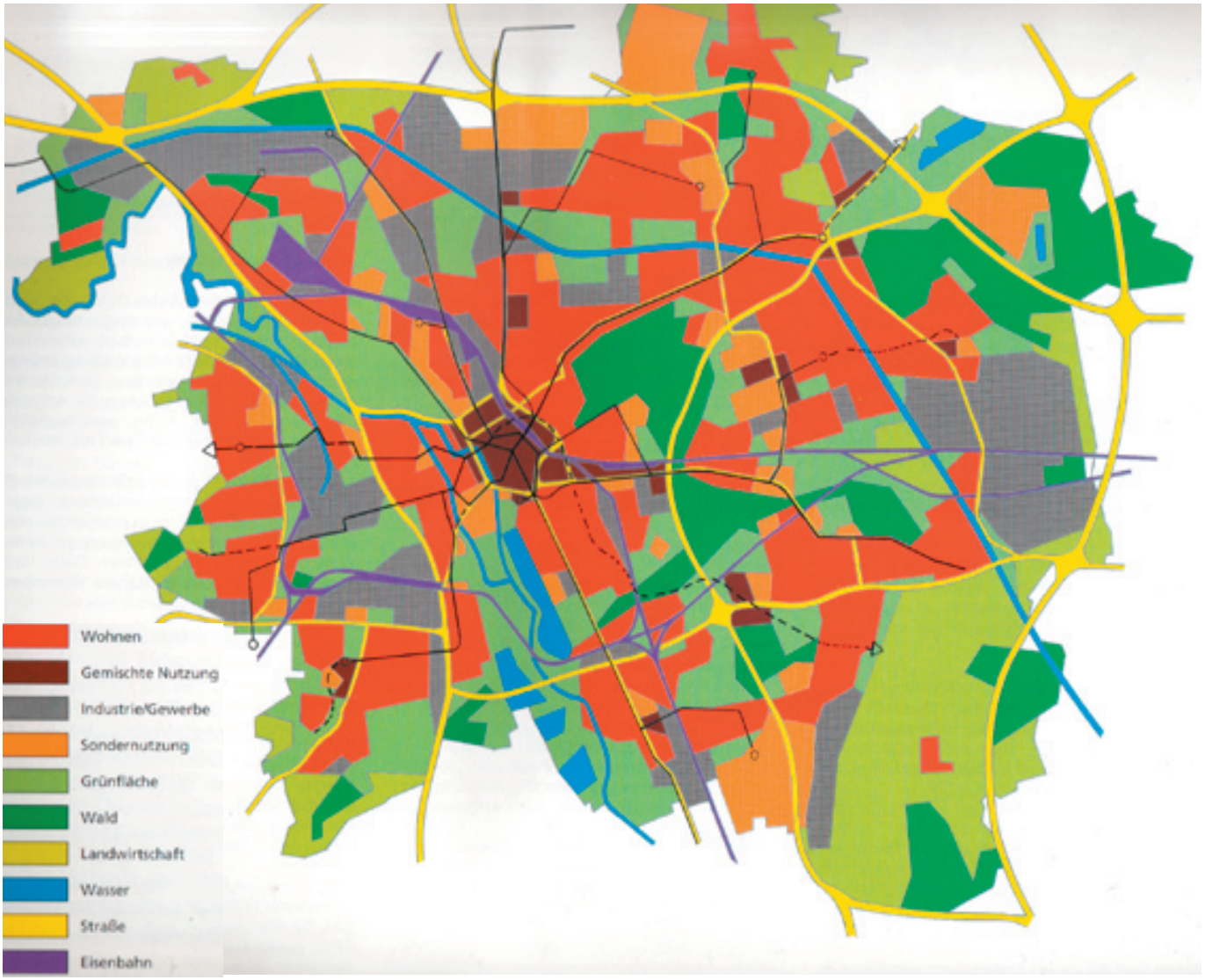


**Abb. 5.79**
FNP Magdeburg (1952)

Verteilung der Stadtfunktionen in Magdeburg:
Die Zerstörung nach dem II. Weltkrieg ist besonders in den Wohnvierteln der nördlichen Altstadt, der Alten Neustadt und der Neuen Neustadt verheerend. Die zerstörten Elbbrücken, Eisenbahnanlagen, Gebäudestruktur des Stadtzentrums und die in Mitleidenschaft gezogenen Industrieflächen zeigen den Verlust der ehemaligen Funktionen innerhalb der Stadt. Eine Umorientierung weg vom einflussreichen Wirtschaftszentrum sowie von der Beamten- und Industriestadt hin zur Kasernen- und Maschinenbaustadt macht den Funktionswechsel nach dem Krieg deutlich. Im September 1945 entsteht ein Schrumpfungsplan für die Stadt, welcher das Ziel verfolgt, die Verstädterung auf das Maß einer industriellen Eigenversorgung zurückzuschrauben. Der Stadtkörper wird in sechs Stadtteile zu je 30.000 bis 40.000 Einwohner mit eigenen gewerblichen und kulturellen Schwerpunkten aufgegliedert. Jeder Stadtteil erhält zwei bis drei Oberschulbezirke und weitere drei bis vier Schulbezirke, so dass Stadtzellen von rund 1.000 Wohneinheiten mit ca. 4.000 Einwohner entstehen.

Nach Abschluss der Trümmerarbeiten beginnt 1950 außerhalb des Bausperrbezirks der Aufbau des Breiten Weges. Der Bausperrbezirk umfasst den Bereich der Innenstadt vom Hauptbahnhof bis zur Elbe. Das Aufbauministerium entwickelt Erläuterungsberichte und den Flächennutzungsplan. Dieser wird 1952 vom Ministerrat bestätigt. Das „Planwerk“ umfasst Analysepläne mit Strom-, Gas-, Wasserversorgungsverteilung sowie Besitz- und Verkehrsverhältnisse, welche die Situation der Gesamtstadt verdeutlichen. Die Stadt Magdeburg ist laut Regierungsbeschluss der Standort für Industrie besonders für den Maschinenbau. Die Erweiterung der Industrieflächen wird ausschließlich im Norden der Stadt vorgeschlagen. Im Norden und Westen der Stadt werden Erweiterungsflächen für den Wohnungsbau freigegeben. Nach den 16 Grundsätzen des Städtebaus werden Begrünungen am Elbufer sowie die Anlage einer Uferstraße vorgenommen. Der Schwerpunkt der städtebaulichen Entwicklung liegt im Aufbau des zentralen Bezirkes. **(Abb. 5.79)**

Die Stadt beschließt 1962 mit der generellen Stadtplanung zu beginnen, dabei wird vom Büro für Stadtplanung und der Fachabteilung des Rates der Stadt der Bestand von Magdeburg erfasst und analysiert. Als profilbestimmende Industrie wird dabei die Metall verarbeitende Industrie mit Schwerpunkt Schwermaschinenindustrie angestrebt. Die Schlussfolgerungen aus der bewertenden Analyse sehen eine Beibehaltung der Nord-Süd-Ausdehnung vor, wobei die Führung der Hauptverkehrsstraßen, die Lage der Industriekomplexe und die bioklimatischen Verhältnisse eine besondere Rolle spielen. Neue Wohnkomplexe werden im Norden des Stadtgebietes vorgesehen, die Bauflächen im Westen der Stadt werden nur noch abgerundet.

Als Naherholungsgebiete werden der Barleber See, der Kulturpark, der Zoologische Garten und der Westerhüster Park ausgewiesen. Um 1980 beginnt eine neue Phase in der Generalbebauungsplanung. Unter dem Begriff der „intensiv erweiterten Reproduktion“ findet eine Umorientierung auf innerstädtische Standorte statt. Es werden nur noch wenige Flächen für den extensiven Wohnungsbau freigegeben, das Gebiet Olvenstedt steht als einziger extensiver Wohnungsbaustandort zur Verfügung. Die anderen Wohnungsbaumaßnahmen werden in den innerstädtischen Gebieten Neue Neustadt, Südliches Stadtzentrum, am Heumarkt, Sudenburg und einem Teil von Stadtfeld durchgeführt. Darüber hinaus werden die Wohngebiete der 20er Jahre, die Hermann-Beims- und Curie-Siedlung sowie Siedlungen in Cracau und Brückfeld für eine komplexe Instandsetzung und Modernisierung freigegeben **(Reuther et al. 1998 (Teil I), S.28 ff.)**.

Im Zuge der Überarbeitung des Generalbebauungsplanes wird ein zusammenhängender Planungsansatz für das Stadtzentrum formuliert, die weitere Gestaltung des Zentrums wird mit der Umsetzung des Wohnungsbauprogramms verknüpft. Die Leitplanung umfasst dabei 15 Teilgebiete, welche den Zentralen Platz, den Bahnhofsvorplatz, das Südliche Stadtzentrum und Stadtfeld als erste Priorität mit einbeziehen. Nach der Wiedervereinigung werden die Ideen der letzten Jahre mit in die Planungen aufgenommen, der Bereich Innenstadt und Neu Olvenstedt hat dabei Vorrang. 1991 liegt der Wohnungsbestand bei 130.558 Mehrfamilienhäusern, nur 3,8% des gesamten Wohnbestandes sind Einfamilienhäuser.

Der Flächennutzungsplan von 1999 geht von der vorhandenen Stadtstruktur aus und entwickelt diese weiter. Die Innenstadt ist das Hauptzentrum der Stadt. Dort befinden sich folgende Funktionen: Die zentralen Geschäftsbereiche, das kulturelle Zentrum, Hotels und die Verwaltung. Entlang der Ausfallstraßen und Straßenbahnstrecken ordnen sich die verschiedenen Stadtteile. Deren bisherige Funktion wird erhalten und ihre gewachsene Identität weiter ausgebaut. Die innenstadtnahe Einwohnerdichte ist zu erhalten und die vorhandene Nutzungsmischung soll weiter ausgebaut werden. Neuer Geschosswohnungsbau ist nur innerhalb der mehrgeschossig bebauten Stadtteile zugelassen. Die Wohnungsbaustandorte am Stadtrand dienen ausschließlich dem Einfamilienhausbau. Gewerblich orientierte Stadtteile werden umgestaltet oder neu genutzt, da zahlreiche Industriebrachen Barrieren in der Stadtstruktur bilden.

Eine gleichwertige Ausstattung der Stadtteile mit Einzelhandel, Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen wird angestrebt. Die vorhandenen Zentren sind im Rahmen eines hierarchischen Zentrensystems weiterzuentwickeln und auszubauen. Die Ansiedlung von zentrenrelevanten Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktionen außerhalb der Zentren muss verhindert werden. Dadurch wird der weitere Ausbau der Einzelhandelsstandorte „Flora Park“ und „Börde-Park“ unterbunden.

Folgende Nutzungen sind im Stadtgebiet vorgesehen: Der Hafenbereich wird mit hafenrelevanten Industriebetrieben ausgestattet; das Güterverkehrszentrum Rothensee beherbergt zukünftig Betriebe des Transport- und Logistikgewerbes; im Verwaltungsbereich Brückfeld werden Flächen für die Ansiedlung von Verwaltungseinrichtungen zur Verfügung gestellt; die Sport und Freizeitbereiche können östlich der Elbe im Verlauf Cracau, Brückfeld und Herrenkrug weiter ausgebaut werden und darüber hinaus werden die Naherholungsbereiche Barleber See, Salbker See und Neustädter See unter der Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes weiterentwickelt **(LH Magdeburg 1997, S. 5 ff.)**. **(Abb. 5.80)**

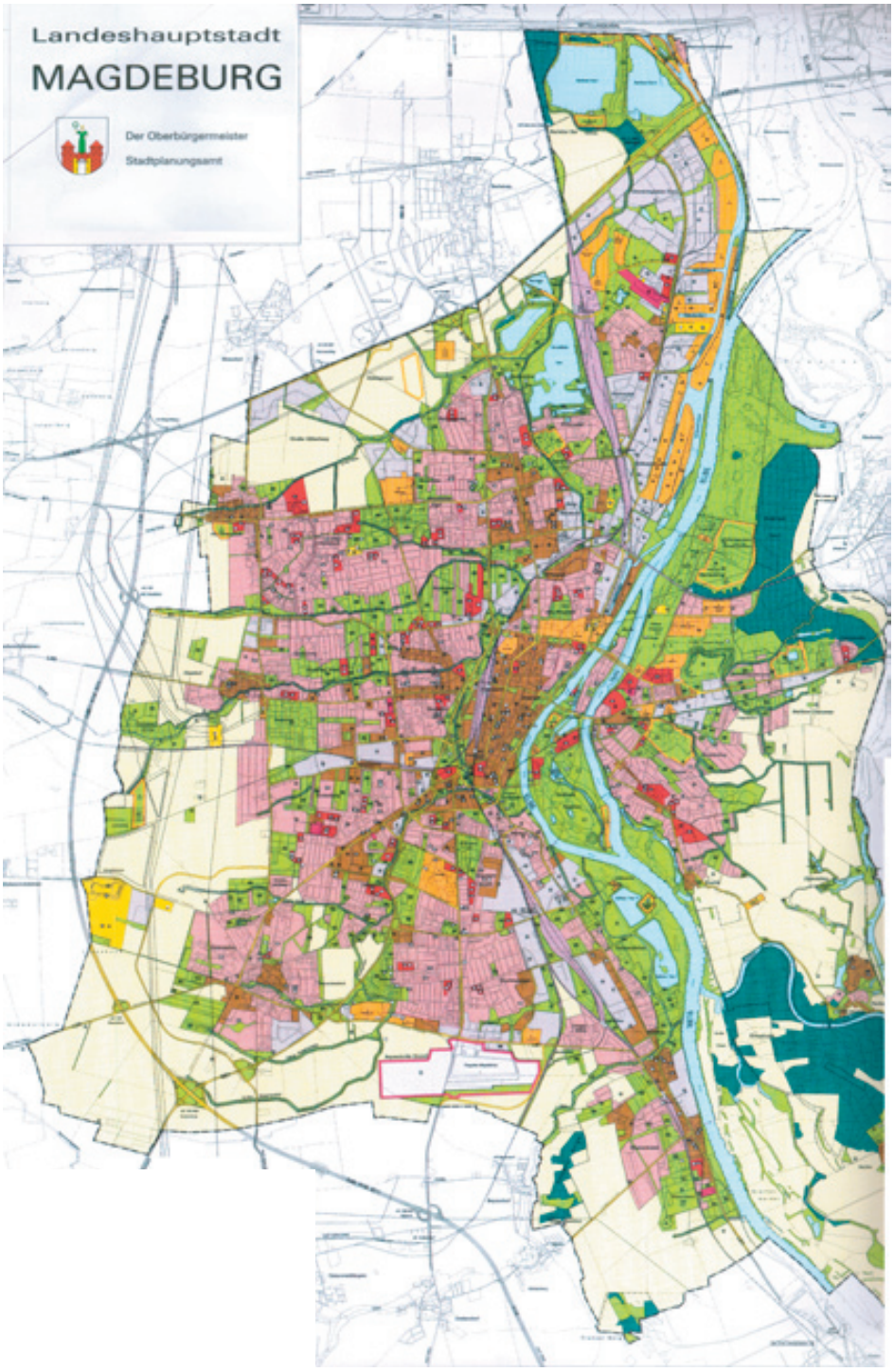



**Abb. 5.80**
FNP der LH Magdeburg (1999)

Verteilung der Stadtfunktionen in Münster:
Von 1945 bis 1950 entsteht eine Vielzahl von Plänen für die Gesamtentwicklung Münsters, welche jedoch ohne rechtliche Instrumentarien keine große Wirkung haben. Erst der Neuordnungsplan von 1949 als Vorstufe zum Leitplan (1950) nach dem Aufbaugesetz schafft rechtliche Grundlagen für den Wiederaufbau der Stadt. Der Aufbau im Sinne des Gesetzes ist der Neubau, die Erweiterung, der Umbau und der Wiederaufbau der Gemeinden mit der Absicht der Beseitigung unmittelbarer Kriegsfolgen. Dabei wird das Gemeindegebiet zum Aufbaugebiet erklärt und die Planungsmaßnahmen in diesem Aufbaugebiet werden im Leitplan dargestellt. Der Leitplan ist bis 1959 gültig und wird 1960 von einem weiteren Leitplan abgelöst. Der zweite Leitplan bietet die rechtliche Grundlage für den Aufbau. Durchführungspläne werden erstellt, welche in konkreten Fällen die Vorlage für Umlegungen zum Zwecke der Neugestaltung der Stadt sind. Die Umlegungen haben Straßendurchbrüche und Funktionsveränderungen zur Folge und bestimmen somit die Struktur der einzelnen Gebiete **(Gutschow et al. 1982, S. 54)**.

**Abb. 5.81**
Leitplan Münster (1960)

Im zweiten Leitplan aus dem Jahre 1960 wird davon ausgegangen, dass die Zeit des Wiederaufbaus und die damit verbundenen quantitativen Leistungen weitestgehend abgeschlossen sind. Es ist die Zeit der „qualitativen Erneuerung" der Stadt Münster. 1960 wird der detaillierte Leitplan als Flächennutzungsplan vom Rat der Stadt beschlossen. Dieser ist für den Zeitraum von 20 Jahren und für eine Bevölkerung von 225.000 Einwohner ausgelegt (1960 leben 180.000 Bürger in der Stadt).

Ein Ziel ist die Abrundung und klare Abgrenzung der kompakt bebauten Vorstädte. Neue Siedlungsgebiete sind in Kinderhaus, Gievenbeck und St. Mauritz geplant. Für Gewerbegebiete werden 140 ha Fläche zwischen der Bahn, dem Kanal und der Umgehungsstrasse neu ausgewiesen. Zwischen der bestehenden Bebauung und den Neuplanungen ist eine intensive Land- und Gartenbaunutzung sowie Flächen für Sport und Naherholung vorgesehen. Für die verkehrliche Entwicklung der Stadt ist eine Trasse der Autobahn A1 mit zwei Zubringern im Norden und Süden in den Leitplan eingetragen. **(Abb. 5.81)**

Die kommunale Gebietsreform 1975 ist der bedeutendste Einschnitt in der Stadtentwicklung Münsters. Das Stadtgebiet erweitert sich von 74 qkm auf 302 qkm und die Einwohnerzahl von 200.000 auf 264.000. Der bis dahin aufgestellte Flächennutzungsplan entspricht nicht mehr den rechtlichen und inhaltlichen Anforderungen, es müssen neue Entwicklungsziele formuliert werden. Im Juni 1975 beschließt der Rat der Stadt einen neuen Flächennutzungsplan für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Stadtgebietes zu entwickeln. Dieser Flächennutzungsplan von 1981 stellt bis Mitte der 90er Jahre den Rahmen für die städtebauliche Entwicklung Münsters dar. Der Schwerpunkt liegt in der Ausweitung von Einfamilienhausgebieten sowie Flächen für Gewerbe- und Industrieansiedlungen.

Die Hauptentwicklungsachse verläuft entlang der großen Verkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung. Somit liegen die Entwicklungsschwerpunkte Kinderhaus und Hiltrup sowie die großen Gewerbegebiete in der Nähe des Dortmund-Ems-Kanals direkt an diesem Entwicklungsband. Die axiale Nord-Süd-Struktur wird von der historischen Radialstruktur überlagert und zeichnet sich durch die sternförmig ins Zentrum zulaufenden Fernstraßen aus. Der gesamte Stadtkörper wird räumlich durch die radial auf den Stadtkern zulaufenden Grünzüge gegliedert. Die Wohnbauflächen verteilen sich auf die Stadtteile Hiltrup, Gievenbeck, Kinderhaus sowie auf die Vororte Handorf, Nienberge, Roxel und Wolbeck. Rund 450 ha Baufläche ist für die Bereiche Handel, Dienstleistung, Handwerk und nicht störendes Gewerbe vorgesehen. Bürostandorte zur Entlastung der Innenstadt sind im Zentrum-Nord und im Süden von Kinderhaus vorgesehen. Gewerbe- und Industrieschwerpunkte befinden sich im Bereich des Stadthafens, in der Loddenheide, in Hiltrup sowie an der Weseler Straße und am Schifffahrter Damm **(Richard-Wiegandt 1996, S. 53 ff.)**. **(Abb. 5.82)**

Der Flächennutzungsplan von 1999 sieht weitere Siedlungsschwerpunkte im Stadtgebiet in der Innenstadt und in den Stadtteilen Gievenbeck, Gremmendorf, Wolbeck, Hiltrup, Kinderhaus und Coerde vor. Die Schwerpunkte der Innenentwicklung von Münster bilden die Bereiche der ehemaligen Militärstandorte Oxford-, Winterbourne-, Lincoln-, Nelson-, Portsmouth- und York-, Weißenburg-Kaserne sowie die Bereiche Grevener Straße, Schlachthof, Bahnhof-City, Hafen, Loddenheide und Weseler Straße.

Dieser Flächennutzungsplan steht für die gesamten Stadtentwicklungsmaßnahmen bis zum Jahr 2010. Das funktionale Raumkonzept definiert für die räumliche Entwicklung das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege" mit einer Gliederung der Stadt in unterschiedliche Zentren: der City, die Stadtbereichszentren sowie weitere Stadtteilzentren **(Döhne et al. 1997, S. 52 ff.)**. **(Abb. 5.82)**

**Abb. 5.82**
FNP der Stadt Münster (1981)

## 5.4 Abbildungsnachweis

| Abb. / Kapitel: | Titel der Abbildung | Quelle |
|---|---|---|
| 1. | Titelblatt, überarbeitete Abbildung | Vorlage: Foyer, Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr Berlin, Heft Nr. 2, Juni 1998 |
| 2.1 | Zerstörung Leipziger Innenstadt | Topfstedt 1993, S. 122 |
| 2.2 | Zerstörung Hannover Innenstadt | Wörner 2000, S. XXVI |
| 2.3 | Vision der Stadt der Gegenwart | Becker 1998, S. 47 |
| 2.4 | Moskau Delegation | Durth (Band II) 1998, S. 141 |
| 2.5 | Schema des sozialistischen Stadtzentrums | Nutz 1998, S. 100 |
| 2.6 | Ordnung der Stadt | ebd., S. 106 |
| 2.7 | Kreuzungspunkte | Hilpert 1988, S. 228 |
| 2.8 | Schematisches Verkehrsnetz | ebd., S. 229 |
| 2.9 | Hierarchischer Überblick der politischen und staatlichen Organe von R. Hörnig | Ackermann und Schleife 2001, S. 13 |
| 2.10 | Entwicklungstypen von Groß- und Mittelstädten | Eckart 1998, S. 201/202 |
| 2.11 | Generalbebauungsplanung | Lammert 1979, S. 124/125 |
| 2.12 | Prozessablauf der Generalbebebauungsplanung | Lammert 1979, S. 118 |
| 2.13 | Entstehung Baugesetzbuch | Wiegandt 2000, S. 26 |
| 2.14 | Bebauungsplanvorlage | ebd., S. 30 |
| 2.15 | Flächennutzungsplan Hannover 1980, Linden | LH Hannover 1980, S. 9 |
| 2.16 | Schema der Generalverkehrsplanung | Glißmeyer 1985, S. |
| 2.17 | Zukunftsfähige Verkehrsentwicklung | Mehlhorn 2001, S. 148 |
| 2.18 | Prozess der Verkehrsplanung | ebd., S. 140 |
| 2.19 | Entwicklung GVP | eigene Diagramm nach Glißmeyer 1985, S. 140; Meusebach 1994, S. 140 und Müller 1999, S. 241 |
| 2.20 | Entwicklung GBP | eigene Diagramm nach Lammert 1979, S. 118; Müller 1999, S. 192 |
| 2.21 | Bezirke und Kreise der DDR | Eckart 1998, S. 193 |
| 2.22 | Berlin, Stalinallee | Flierl 1998, S. 26 |
| 2.23 | Leipzig, Ringbebauung | Leipzig: ABC der Sehenswürdigkeiten 1962, S. 16 |
| 2.24 | Magdeburg, Alter Markt | Reuter 1998 (Teil II), S. 34 |
| 2.25 | Dresden, Altmarkt | Durth 1998 (Band II), S. 348 |
| 2.26 | Stadtbebauungsplan, Eisenhüttenstadt | May 1999, S. 184 |
| 2.27 | Hoyerswerda, Bebauungsplan | Durth 1998 (Band II), S. 50 |
| 2.28 | Schwedt, Wohnkomplexe | Golzamt 1974, S. 67 |
| 2.29 | Sowjetischer Wohnkomplex | May 1999, S. 123 |
| 2.30 | Sozialistischer Wohnkomplex von K. W. Leucht | Durth 1998 (Band II), S. 503 |
| 2.31 | Verkehrliche Erschließung des Wohnkomplexes | eigene Darstellung |
| 2.32 | Wohnungsbau: Typenserien (Isometrie) | Durth 1998 (Band II), S. 535 |
| 2.33 | Magdeburg, Planung Zentraler Platz | Durth 1998 (Band I), S. 79 |
| 2.34 | Karl-Marx-Stadt, Planung Zentraler Platz | ebd., S. 80 |
| 2.35 | Halle-Neustadt, Planung Zentraler Platz | ebd., S. 81 |
| 2.36 | Zahl der jährlichen Wohnungssanierung | Hoscislawski 1991, S. 285 |
| 2.37 | Rostock Altstadt | Topfstedt 1989, S. 46 |
| 2.38 | Cartoon von Gerd Wessel | Flierl 1998, S. 11 |
| 2.39 | Leipzig, Instandsetzung Straßenbahn 1950 | Topfstedt 1993, S. 172 |
| 2.40 | Stadt- und Vorortbahn | Ackermann 1979, S. 19 |
| 2.41 | Zielbündel für verkehrsorganisatorische Maßnahmen | DDR-Verkehr 9/75, S.36 |
| 2.42 a | Rostock, Schematischer Grundriß (Diagramm) | Lammert 1979, S. 145 |
| 2.42 b | Rostock, Photo Fußgängerbereich | Lammert 1981, S. 93 |
| 2.43 a | Wismar, Schematischer Grundriß (Diagramm) | Lammert 1979, S. 145 |
| 2.43 b | Wismar, Photo Fußgängerbereich | Lammert 1981, S. 141 |
| 2.44 a | Dresden, Schematischer Grundriß (Diagramm) | Lammert 1979, S. 145 |
| 2.44 b | Dresden, Photo Fußgängerbereich | Lammert 1981, S. 63 |
| 2.45 a | Halle, Schematischer Grundriß (Diagramm) | Lammert 1979, S. 145 |
| 2.45 b | Halle, Photo Fußgängerbereich | Lammert 1981, S. 85 |
| 2.46 | Siedlungszelle von G. Jobst | Durth 1998 (Band II), S. 415 |
| 2.47 | Gliederungsplan Braunschweig | Adrian 1990, S. T03 |
| 2.48 | Schema: Gegliederte und aufgelockerte Stadt | Nutz 1998, S. 106 |
| 2.49 | Nachbarschaftseinheiten nach H.B Reichow | Hagen 1986, S. 44 |
| 2.50 | Berlin, Märkisches Viertel | Adrian, 1990, S. T25 |
| 2.51 | Hamburg, Citynord | ebd., S. T28 |
| 2.52 | Berlin, IBA Übersichtsplan | ebd., S. T62 |
| 2.53 | Berlin, IBA Ritterstraße | ebd., S. T62 |
| 2.54 | Scheibe contra Wohnhof | Kennedy 1984 (Band I), S. 31 |
| 2.55 | Schema: Ökosystem | ebd., S. 85 |
| 2.56 | Kiel, verkehrsgerechte Stadtplanung | Adrian 1990, S. T15 |
| 2.57 | Essen, Straßentangentensystem | ebd., S. T14 |

| | | |
|---|---|---|
| 2.58 | Hannover, Umleitung der Verkehrsströme | Braum 2000, S. 41 |
| 2.59 | Leverkusen, Stadtautobahn | Adrian, 1990, S. T42 |
| 2.60 | Hamburg, Passagen Innenstadt | ebd., S. T54 |
| 2.61 | Fahrbahnverengung | Walprecht 1987, Titelblatt |
| 2.62 | Fahrbahnverschwenkung | Walprecht 1983, Titelblatt |
| 2.63 | Straßennetz zur Verkehrsberuhigung | ebd., S. 21 |
| 2.64 | Radverkehrswegenetz | Walprecht 1987, S. 166 |
| 2.65 | Schema: Nachhaltige Entwicklung | Wiegandt 2000, S. 48 |
| 2.66 | Dezentrale Konzentration, Berlin/Brandenburg | Rahe 1997, S. 70 |
| 2.67 | Rodgau, Beispiel Zwischenstadt | Sieverts 1996, S.100 |
| 2.68 | Regionalpark Rhein-Main, Planung | ebd., S. 101 |
| 2.69 | Städtenetze in Deutschland | Gatzweiler 1999, S. 3 |
| 2.70 | Münster, Fahrradstraße | www.muenster.de/stadt/stadtplanung |
| 2.71 | Frankfurt, Fahrradstraße | www.adfc-frankfurt.de/verkehr |
| 2.72 | Städtische Nutzungsmischung | Becker 1998, S. 23 |
| 2.73 | Schema: Suburbanisierung | Mehlhorn 2001, S. 19 |
| 2.74 | Motorisierungsgrad 1960 bis 1990 | Häußermann 1996, S. 194 |
| 2.75 | Straßenquerschnitte Ostdeutschland | Saitz 1979, S. 56 |
| 2.76 | Straßenquerschnitte Westdeutschland | Mehlhorn 2001, S. 447 und Hotzan 1997, S 138 |
| 2.77 | Netzdichte der Straßenbahn 1980 bis 1989 | Häußermann 1996, S. 197 |
| 2.78 | Tabelle: Daten des Verkehrswegenetzes | Eckart 1998, S. 144 |
| 3.1 | Lage im Territorium | eigenes Diagramm |
| 3.2 | Stadtstruktur | eigenes Diagramm, GBP und FNP der Städte |
| 3.3 | Leipzig vor Zerstörung | Topfstedt 1993, S. 76 |
| 3.4 | Leipzig, Schadensplan 1949 | ebd., S. 77 |
| 3.5 | Leipzig, Bebauungsplan: Innere Altstadt | ebd., S. 79 |
| 3.6 | Leipzig, Demonstrationsplan 1952 | ebd., S. 80 |
| 3.7 | Leipzig, Aufbau Zentrum 1952 | ebd., S. 81 |
| 3.8 | Leipzig, Karl-Marx-Platz | Keller 1977, S. 70 |
| 3.9 | Leipzig, Perspektivplan: Innenstadt 1959 | Durth 1998 (Band II), S. 459 |
| 3.10 | Leipzig, Entwicklungsachse | Siegel 1978, S. 648 |
| 3.11 | Leipzig, Ost-West-Entwicklungsband | GBP, Leipzig 1976 (Erläuterung) |
| 3.12 | Leipzig, Paunsdorf-Center | Deutsche Bauzeitung (db) 5/95, S. 80 |
| 3.13 | Leipzig, Stadtentwicklungsplan: Zentren 1996 | Stadt Leipzig 2000, S. 24 |
| 3.14 | Leipzig, Neues Messegelände | Feddersen 1996, S. 127 |
| 3.15 | Hannover, Zerstörtes Stadtzentrum 1946 | Keller 1991, S. 76 |
| 3.16 | Hannover, Aufbauplan 1949 | Durth 1988, S. 751 |
| 3.17 | Hannover, Südstadt: Constructa-Block | Braum 2000, S. 103 |
| 3.18 | Hannover, Vision: Stadtlandschaft | Durth 1988, S. 761 |
| 3.19 | Hannover, Regionalstadtmodell | LH Hannover 1995, S. 5 |
| 3.20 | Hannover, Passerellenausbau | Koch 1998, S. 41 |
| 3.21 | Hannover, Fußgängerzone Innenstadt | Adrian 1989, S. 27 |
| 3.22 | Hannover, Stadtentwicklungsziele | LH Hannover 1995, S. 4 |
| 3.23 | Hannover, Innenstadterneuerung | ebd., S. 21 |
| 3.24 | Magdeburg, Altstadt um 1940 | Reuther 1998 (Teil I), S. 5 |
| 3.25 | Magdeburg, Zerstörung der Altstadt 1945 | ebd., S. 5 |
| 3.26 | Magdeburg, Bebauung Breiter Weg | Reuther 1998 (Teil II), S. 35 |
| 3.27 | Magdeburg, Demonstrationsplan 1952 | Reuther 1998 (Teil I), S. 40 |
| 3.28 | Magdeburg, Zentraler Platz 1953 und 1958 | Reuther 1998 (Teil I), S. 44/45 und (Teil II), S. 4 Reuther 1998 (Teil I), S. 36 |
| 3.29 | Magdeburg, Aufbauplan 1950 | ebd., S. 17 |
| 3.30 | Magdeburg, Wohnkomplex Jakobstraße | |
| 3.31 | Magdeburg, Wohnkomplex Nordpark | ebd., S. 47 |
| 3.32 | Magdeburg, Neustädter See | Reuther 1998 (Teil II), S. 97 |
| 3.33 | Magdeburg, Neustädter Feld | ebd., S. 103 |
| 3.34 | Magdeburg, Neu Olvenstedt | ebd., S. 108 |
| 3.35 | Münster, Zerstörung der Altstadt 1945 | Richard-Wiegandt 1996, S. 11 |
| 3.36 | Münster, Wiederaufbauplan: Altstadt 1946 | Gutschow 1982, S. 44 |
| 3.37 | Münster, Prinzipalmarkt 1900 und ca. 1960 | Sack 1999, S.55 |
| 3.38 | Münster, Leitplan 1950 Blatt 1 (Baugebiete) | Gutschow 1982, S. 55 |
| 3.39 | Münster, Leitplan 1950 Blatt 2 (Verkehr MIV) | ebd., S. 55 |
| 3.40 | Münster, Leitplan 1950 Blatt 3 (Verkehr ÖPNV) | ebd., S. 55 |
| 3.41 | Münster, Neuordnungsplan: Innenstadt | ebd., S. 52 |
| 3.42 | Münster, Berg Fidel | Richard-Wiegandt 1996, S. 40 |
| 3.43 | Münster, Kinderhaus | ebd., S. 125 |
| 3.44 | Münster, Neuordnung der Altstadt (Aa-Ufer) | ebd., S. 25 |
| 3.45 | Münster, Bürostandort südlich-östliche Innenstadt | ebd., S. 30 |
| 3.46 | Münster, Ziele: Wohnumfeldverbesserung | ebd., S. 43 |
| 3.47 | Münster, Stadt der kurzen Wege | Karliczenk 1998, S. 21 |
| 3.48 | Leipzig, Messemagistrale | Harasim 1985, S. 64 |

| | | |
|---|---|---|
| 3.49 | Leipzig, Großwohnsiedlung Grünau | Broschüre Planspiel Leipzig-Grünau, Stadt Leipzig, S. 2/3 |
| 3.50 | Hannover, Bothfeld: Kurze-Kamp-Siedlung | Braum 2000, S. 110 |
| 3.51 | Hannover, Mühlenberg: Großsiedlung | ebd., S. 127 |
| 3.52 | eigenes Diagramm (Leipzig und Hannover) | Vorlage: GBP und GVP Leipzig 1970, Kahl 1993, LH Hannover 1990, LH Hannover 1995, zur Nedden 1998 |
| 3.53 | Magdeburg, Wohnkomplex Jakobstraße | Reuther 1998 (Teil II), S. 5 |
| 3.54 | Magdeburg, Experimentalwohnkomplex | Eschke 1976, S.15 |
| 3.55 | Münster, Zentrum Nord | Richard-Wiegandt 1996, S. 112 |
| 3.56 | Münster, Großwohnsiedlung Brüningheide | ebd., S. 126 |
| 3.57 | eigenes Diagramm (Magdeburg und Münster) | Vorlage: LH Magdeburg 1997, Asmus 1974, Gutschow 1982, Bischhof 1998 |
| 3.58 | eigenes Diagramm, Verteilung Stadtfunktionen Leipzig | Vorlage: GBP Leipzig 1977 |
| 3.59 | eigenes Diagramm, Verteilung Stadtfunktionen Hannover | Vorlage: FNP Hannover 1980 |
| 3.60 | eigenes Diagramm, Verteilung Stadtfunktionen Magdeburg | Vorlage: GBP Magdeburg 1985 |
| 3.61 | eigenes Diagramm, Verteilung Stadtfunktionen Münster | Vorlage: FNP Münster 1981 |
| 3.62 | Leipzig, Fußgängerbereich Petersstraße | Ackermann 1979, S. 34 |
| 3.62 | Leipzig, Magistralen | GBP Leipzig 1976, S. 7 |
| 3.64 | Leipzig, Ring- und Tangentensystem | Jakob 1965, S. 488 |
| 3.65 | Leipzig, Verkehrsknoten: Promenadenring | Ackermann 1979, S. 73 |
| 3.66 | Leipzig, Verkehrsknoten: Georgiring | ebd., S. 73 |
| 3.67 | Leipzig, Verkehrsknoten: Friedrich-Engels-Platz | ebd., S. 55 |
| 3.68 | Leipzig, SV-Bahnnetz | Ackermann 1970, S. 372 |
| 3.69 | Leipzig, Vorplatz Hauptbahnhof | Ackermann 1979, S. 72 |
| 3.70 | Leipzig, Fußgängerverbindung Hbf. / Markt | Jakob 1965, S. 488 |
| 3.71 | Leipzig, Rollstuhlrampe | Ackermann 1979, S. 37 |
| 3.72 | Leipzig, Versehrtenstellplatz | ebd., S. 38 |
| 3.73 | Leipzig, ÖPNV-Konzept | Erläuterungsbericht FNP 1993, S. 7 |
| 3.74 | Leipzig, S(V)-Bahnnetz | Schommer 1998, S. 13 |
| 3.75 | Leipzig, Zukünftiges S(V)-Bahnnetz | ebd., S. 14 |
| 3.76 | Leipzig, Hbf.: Dienstleistungs-, Verkehrszentrum | Gormsen 2000, S. 39 |
| 3.77 | Hannover, Verkehrsnetz 1947 | Boockhoff-Gries 1999, S. 7 |
| 3.78 | Hannover, Verkehrsnetz 1950 | db 2/99, S.89 |
| 3.79 | Hannover, Verkehrsnetz 1964 | Boockhoff-Gries 1999, S. 7 |
| 3.80 | Hannover, Friederikenplatz | ebd., S. 8 |
| 3.81 | Hannover, Waterlooplatz | db 2/99, S. 91 |
| 3.82 | Hannover, Königsworther Platz | Koch 1998, S. 109 |
| 3.83 | Hannover, Hauptbahnhof U-Bahntunnelbau | Moch 1993, S. 70 |
| 3.84 | Hannover, U-Bahn Bau Kröpcke | ebd., S. 71 |
| 3.85 | Hannover, Großprojekt: Passerelle | Weber 1990, S. 23 |
| 3.86 | Hannover, Großprojekt: Kröpcke-Center | Koch 1998, S. 55 |
| 3.87 | Hannover, Lister Platz | LH Hannover 1976, S. 20 |
| 3.88 | Hannover, Neue Laatzener Straße | Brandt 1999, S. 19 |
| 3.89 | Hannover, Hans-Böckler-Allee | ebd., S. 20 |
| 3.90 | Hannover, Ausbau der A2 | ebd., S. 22 |
| 3.91 | Hannover, Aegidientorplatz vor dem Umbau | db 2/99, S. 88 |
| 3.92 | Hannover, Umbau des Aegidientorplatzes | Brandt 1999, S. 9 |
| 3.93 | Hannover, Streckennetzes der Stadtbahn | Frohner 2000, S. 6 |
| 3.94 | Hannover, DB-Liniennetzplan (Hannover/Region) | GVH Hannover 2000 |
| 3.95 | Hannover, Hauptbahnhof: Eingangsbereich und Innenansicht | Wörner 2000, S. 4 und ww.ece.de/de/shopping |
| 3.96 | Hannover, Flughafen Hannover | Brandt 1999, S. 15 |
| 3.97 | Hannover, Messebahnhof Laatzen | ebd., S. 13 |
| 3.98 | Magdeburg, Straßensystem 1945 | Reuther 1998 (Teil I), S. 29 |
| 3.99 | Magdeburg, Verkehrsystem | Saitz 1983, S. 82 |
| 3.100 | Magdeburg, Damaschkeplatz | Hörnig 1976, S. 205 |
| 3.101 | Magdeburg, Elbufergestaltung | Reuther 1998 (Teil II), S. 43 |
| 3.102 | Magdeburg, Magdeburger Ring | Hörnig 1976, S. 208 |
| 3.103 | Magdeburg, Zukünftiges Straßennetz | GVP Magdeburg 1973, Blatt 2 |
| 3.104 | Magdeburg, SV-Bahnnetz | Hörnig 1976, S. 207 |
| 3.105 | Magdeburg, Tatra Zug | LH Magdeburg 1994, S. 70 |
| 3.106 | Magdeburg, zukünftiges regionales Straßennetz | LH Magdeburg 1993, S. 17 |
| 3.107 | Magdeburg, zukünftiges regionales Schienennetz | ebd., S. 15 |
| 3.108 | Magdeburg, Lübecker Straße | LH Magdeburg 1994, S. 77 |
| 3.109 | Magdeburg, Verkehrsknoten: Hasselbachplatz | LH Magdeburg 1995, S. 61 |
| 3.110 | Magdeburg, Innenstadtachse: Ernst-Reuter-Allee | LH Magdeburg 1997, S. 50 |
| 3.111 | Magdeburg, City-Ring | ebd., S. 35 |
| 3.112 | Münster, Promenade: Grüngürtel | eigenes Photo, Münster 1999 |
| 3.113 | Münster, Verkehrsplan1947/48 | Gutschow 1982, S. 49 |
| 3.114 | Münster, Tangentensystem | ebd., S. 49 |
| 3.115 | Münster, Konzentrische Tangenten | Karliczek 1998, S. 11 |
| 3.116 | Münster, Stadterneuerung | Thiel 1998, S. 40 |

| | | |
|---|---|---|
| 3.117 | Münster, Fahrradstraßen | Richard-Wiegandt 1996, S. 94 |
| 3.118 | Münster, Begrünungsmaßnahmen | Thiel 2000, S. 94 |
| 3.119 | Münster, Verkehrskonzept | Karliczek 1998, S. 19 |
| 3.120 | Münster, Zukünftiges S-Bahnnetz | Hauf 1997, S. 52 |
| 3.121 | Münster, Drubbel/Alter Steinweg: Fahradständer | eigenes Photo, Münster 1999 |
| 3.122 | Münster, Prinzipalmarkt/Michaelisplatz: Räder | eigenes Photo, Münster 1999 |
| 3.123 | Münster, Bahnhof: Fahrräder | Thiel 2000, S. 12 |
| 3.124 | Münster, Fahrradstation | ebd., S. 13 |
| 3.125 | Münster, Hbf.: Stadtentree (Berliner Platz) | Thiel 1998, S. 22 |
| 3.126 | Münster, Gestaltung Berliner und Bremer Platz | Thiel 1998, S. 40 |
| 3.127 | Vergleich MIV Leipzig und Hannover | eigenes Diagramm |
| 3.128 | Vergleich MIV Magdeburg und Münster | eigenes Diagramm |
| 3.129 | Vergleich ÖPNV Leipzig und Hannover | eigenes Diagramm |
| 3.130 | Vergleich ÖPNV Magdeburg und Münster | eigenes Diagramm |
| 3.131 | Überblick Nachkriegssiedlungen | eigenes Diagramm |
| 3.132 | Leipzig Innenhofbereich: Fassadengestaltung | eigenes Photo, Leipzig 2001 |
| 3.133 | Ruhender Verkehr: Dr.-H.-Duncker-Straße | eigenes Photo, Leipzig 2001 |
| 3.134 | Saalfelder Straße: RADV | eigenes Photo, Leipzig 2001 |
| 3.135 | Siedlungstruktur, Verkehrsnetz Dunckerviertel Leipzig | eigenes Diagramm |
| 3.136 | Gebäudeformation und Grünraum Constructa-Block: | db 12/94, S. 111 |
| 3.137 | Grünverbindung | ebd., S. 112 |
| 3.138 | Ruhender Verkehr: Hildesheimer Straße | ebd., S. 111 |
| 3.139 | Siedlungstruktur, Verkehrsnetz Constructa-Block | eigenes Diagramm |
| 3.140 | Schilfbreite: Gebäudestruktur | Reuther 1998 (Teil II), S. 54 |
| 3.141 | Ruhender Verkehr: Klostergraben | eigenes Photo, Magdeburg 2001 |
| 3.142 | Schilfbreite: Grünverbindung | eigenes Photo, Magdeburg 2001 |
| 3.143 | Siedlungsstruktur, Verkehrsnetz Schilfbreite | eigenes Diagramm |
| 3.144 | Pötterhoek: Bauweise | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.145 | Rad- und Fußgängerweg Cloppenburgstraße | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.146 | Pötterhoek: Parken in Garagen | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.147 | Siedlungsstruktur, Verkehrsnetz Pötterhoek | eigenes Diagramm |
| 3.148 | Versorgungseinrichtungen und Erholung | eigenes Diagramm |
| 3.149 | Innenbereich Dunckerviertel: ruhender Verkehr | eigenes Photo, Leipzig 2001 |
| 3.150 | Innenbereich Schilfbreite: ruhender Verkehr | eigenes Photo, Magdeburg 2001 |
| 3.151 | Dunckerviertel: Einschränkung Naherholung | Siegel 2000, S. 197 |
| 3.152 | Schilfbreite: Einschränkung Naherholung | eigenes Photo, Magdeburg 2001 |
| 3.153 | Constructa-Block: Parkplätze außerhalb Siedlung | Braum 2000, S. 103 |
| 3.154 | Pötterhoek: Sanierungsmaßnahmen | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.155 | Diagramm ÖPNV und ruhender Verkehr | eigenes Diagramm |
| 3.156 | Überblick Großwohnsiedlungen | eigenes Diagramm |
| 3.157 | Leipzig-Grünau: Wohngruppen | Stadt Leipzig 1996, S. 2 |
| 3.158 | Leipzig-Grünau: 11geschossige Wohnscheiben | ebd., S. 2 |
| 3.159 | SV-Bahntrasse inmitten der Siedlung | Ackermann 1979, S. 19 |
| 3.160 | Erschließung Wohnbereich | Wöstenfeld 1981, S. 120 |
| 3.161 | Grünau-Ost: Fußgängerbereich | Ackermann 1975, S. 100 |
| 3.162 | Siedlungsstruktur und Verkehrsnetz Grünau | eigenes Diagramm |
| 3.163 | Mühlenberg: 3- bis 5-geschossige Häusertypen | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.164 | Mühlenberg: 9- bis 15-geschossige Wohnhochhäuser | eigenes Photo, Hannover 2000 |
| 3.165 | Rückbesinnung auf Maßstäblichkeit | eigenes Photo, Hannover 2000 |
| 3.166 | Mühlenberg: verkehrliche Erschließung | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.167 | Mühlenberg: ruhender Verkehr | eigenes Photo, Hannover 2000 |
| 3.168 | Mühlenberg: ÖPNV-Netz | eigenes Photo, Hannover 2000 |
| 3.169 | Mühlenberg: Fußgängerzone | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.170 | Mühlenberg: Wohnwege | eigenes Photo, Hannover 2000 |
| 3.171 | Siedlungsstruktur und Verkehrsnetz Mühlenberg | eigenes Diagramm |
| 3.172 | Neu Olvenstedt: 5- bis 6-geschossige Wohnzeilen | Eschke 1976, S. 28 |
| 3.173 | Neu Olvenstedt: Mäanderförmige Wohnzeilen | LH Magdeburg 1998, S. 42 |
| 3.174 | Neu Olvenstedt: Wohnhof | Eschke 1976, S. 15 |
| 3.175 | Hauptverkehrsstraßen | ebd., S. 54 |
| 3.176 | Sammelstraßen und Sackgassen | ebd., S. 15 |
| 3.177 | Fußgängerboulevard | ebd., S. 56 |
| 3.178 | Siedlungsstruktur, Verkehrsnetz Neu Olvenstedt | eigenes Diagramm |
| 3.179 | Brüningheide: 4- bis 12geschossige Zeilen | eigenes Photo Münster, 2001 |
| 3.180 | Brüningheide: Einfamilienhäuser | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.181 | ÖPNV-Angebot: Buslinniennetz | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.182 | Brüningheide: Spielplätze | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.183 | Siedlungsstruktur, Verkehrsnetz Brüningheide | eigenes Diagramm |
| 3.184 | Grünau: Freiflächen, Grünräume und Wohnhöfe | Stadt Leipzig 2000 (Lokale Werkstätten), S. 34 |
| 3.185 | Grünau: Versorgungseinrichtungen und Erholung | eigenes Diagramm |
| 3.186 | Ruhender Verkehr: Trennwirkung | Stadt Leipzig 1996 (Parken in Grünau), S. 3 |
| 3.187 | Grünau: Diagramm ÖPNV und ruhender Verkehr | eigenes Diagramm |
| 3.188 | Mühlenberg: Dienstleistungseinrichtungen | eigenes Photo, Hannover 2000 |

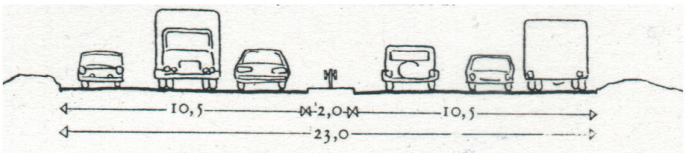
| | | |
|---|---|---|
| 3.189 | Mühlenberg: Freiflächen | eigenes Photo, Hannover 2000 |
| 3.190 | Mühlenberg: Versorgung und Erholung | eigenes Diagramm |
| 3.191 | Parkplätze am Straßenrand | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.192 | Parkgaragen | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.193 | Parkpaletten | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.194 | Mühlenberg: Diagramm ÖPNV und ruhender Verkehr | eigenes Diagramm |
| 3.195 | Neu Olvenstedt: Kaufhalle | Eschke 1976, S. 24 |
| 3.196 | Grünbereiche (Park, Wohnhof) | ebd., S. 28 |
| 3.197 | Spiel- und Sportflächen | ebd., S. 56 |
| 3.198 | Neu Olvenstedt: Versorgung und Erholung | eigenes Diagramm |
| 3.199 | Sackgassen der Wohnbereiche | Eschke 1976, S. 71 |
| 3.200 | Neu Olvenstedt: ÖPNV und ruhender Verkehr | eigenes Diagramm |
| 3.201 | Brüningheide: Gesellschaftliche Einrichtungen | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.202 | Bürgerzentrum | Richard-Wiegandt 1996, S. 128 |
| 3.203 | Brüningheide: Versorgung und Erholung | eigenes Diagramm |
| 3.204 | Ruhender Verkehr am Straßenrand | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.205 | Parkplätze auf Parkpaletten | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.206 | Tiefgaragen unter Wohnzeilen | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.207 | Brüningheide: ÖPNV und ruhender Verkehr | eigenes Diagramm |
| 3.208 | Überblick autofreie Siedlungen | eigenes Diagramm |
| 3.209 | Straßenquerschnitte | Stadt Leipzig 1998 (Autofreies Wohnen in Leipzig), S. 1 |
| 3.210 | Leipzig Friedhofstraße ÖPNV | Stadt Leipzig 1998 „Autofreies Wohnen in Leipzig“, S. 5 |
| 3.211 | Große Heide: Bauweise | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.212 | ÖPNV: Straßenbahnlinie | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.213 | Spielstraße ausgeformt | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.214 | Große Heide: Eingangsbereiche | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.215 | Große Heide: Teilautos (Carsharing) | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.216 | Siedlungsstruktur, Verkehrsnetze Große Heide | eigenes Diagramm |
| 3.217 | Pilotprojekt Garnison Cracau | eigenes Photo, Magdeburg 2001 |
| 3.218 | Wohngebiet innerhalb der Garnison Cracau | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.219 | Siedlungsstruktur und Verkehrsnetze Magdeburg | eigenes Diagramm |
| 3.220 | Wohnquartier ehemalige Hindenburgkaserne | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.221 | Verkehrsgedämpfte Nebenstraße | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.222 | Radwege- und Fußwegenetz | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.223 | Siedlungsstruktur und Verkehrsnetze Münster | eigenes Diagramm |
| 3.224 | Große Heide: Naherholungsflächen | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.225 | Diagramme Einrichtungen und Erholung | eigenes Diagramm |
| 3.226 | Große Heide: ruhender Verkehr | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.227 | Diagramme ÖPNV und ruhender Verkehr | eigenes Diagramm |
| 3.228 | Grünbereiche in direkter Umgebung | eigenes Photo, Hannover 2001 |
| 3.229 | Diagramme Einrichtungen und Erholung | eigenes Diagramm |
| 3.230 | Garnison Cracau: Parken auf Fußgängerweg | eigenes Photo, Magdeburg 2001 |
| 3.231 | Diagramme ÖPNV und ruhender Verkehr | eigenes Diagramm |
| 3.232 | Diagramme Einrichtungen und Erholung | eigenes Diagramm |
| 3.233 | Autofreie Siedlung Weissenburg: ÖPNV | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.234 | Carsharing- und Besucherparkplatz | eigenes Photo, Münster 2001 |
| 3.235 | Diagramme ÖPNV und ruhender Verkehr | eigenes Diagramm |
| 4.1 | Verkehrsarten: Flächenverbrauch | LH Magdeburg 195, Rückseite |
| 4.2 | Vergleich Rechtsnormen und Umsetzung | eigenes Diagramm |
| 4.3 | Verkehrsleit- und Informationssystem | Riemann 1994, S. 118 |
| 4.4 | Verbundsystem: Carsharing und ÖPNV (Bahn) | Heinrich 2001, S. 106 |
| 4.5 | CargoLifter | Vester 1999, S. 341 |
| 5.1 | Leipzig, Karl-Marx-Platz | Topfstedt 1993, Titelblatt: Innenseite |
| 5.2 | Leipzig, Ringbebauung: Bauphase | Güldemann 1999, S. 61 |
| 5.3 | Leipzig, Katharinenstraße / Ecke Markt | Keller 1977, S. 19 |
| 5.4 | Leipzig, Innenstadt, eigenes Diagramm (1950-89) | Vorlage: Strukturplan Leipzig 1995 |
| 5.5 | Leipzig, Straße der III. Weltfestspiele | Durth 1998 (Band II), S. 454 |
| 5.6 | Leipzig, eigenes Diagramm (1950-60) | Vorlage: Strukturplan, Leipzig 1995 |
| 5.7 | Leipzig, Messebetrieb im Stadtzentrum | Lachmann 1973, S. 44/45 |
| 5.8 | Leipzig, eigenes Diagramm (1960-70) | Vorlage: Strukturplan Leipzig 1995 |
| 5.9 | Leipzig, Wohnkomplexe innerhalb Lößnig | Gormsen 2000, S. 13 |
| 5.10 | Leipzig, Wohnkomplex: J.R. Becher | Keller 1977, S. 16 |
| 5.11 | Leipzig, eigenes Diagramm (1970-80) | Vorlage: Strukturplan Leipzig 1995 |
| 5.12 | Leipzig, Modernisierung Leutzsch | Siegel 1977, S. 32 |
| 5.13 | Leipzig, Gründerzeitquartier Connewitz Leipzig, eigenes | Keller 1977, S. 29 |
| 5.14 | Diagramm (1980-89) | Vorlage: Strukturplan Leipzig 1995 |
| 5.16 | Leipzig, Georgiring | Broschüre: Geographentag in Leipzig 2001, S. 2 |

| | | |
|---|---|---|
| 5.17 | Leipzig, Gelände: Neue Messe | Feddersen 1996, S. 87 |
| 5.18 | Leipzig, eigenes Diagramm (1990-2000) | Stadt Leipzig 1997, Titelblatt |
| 5.19 | Hannover, Altstadt: Kreuzkirchenviertel | Vorlage: Strukturplan Leipzig 1995<br>Braum 2000, S. 101 |
| 5.20 | Hannover, Calenberger Neustadt: Rosmarinhof | ebd., S. 104 |
| 5.21 | Hannover, eigenes Diagramm (1945-60 [i]) | Vorlage: Strukturplan Hannover 1980 |
| 5.22 | Hannover, Ihmezentrum | ebd., S. 133 |
| 5.23 | Hannover, eigenes Diagramm (1960-80 [i]) | Vorlage: Strukturplan Hannover 1980 |
| 5.24 | Hannover, Wohnquartier Deisterstraße | ebd., S. 163 |
| 5.25 | Hannover, Nordstadt: Weidendamm | ebd., S. 161 |
| 5.26 | Hannover, List: Pelikan-Viertel | ebd., S. 165 |
| 5.27 | Hannover, eigenes Diagramm (1980-2000 [i]) | Vorlage: Strukturplan Hannover 1980 |
| 5.28 | Hannover, Kleefeld: Nackenberg | Braum 2000, S. 113 |
| 5.29 | Hannover, eigenes Diagramm (1945-60 [a]) | Vorlage: Strukturplan Hannover 1980 |
| 5.30 | Hannover, Vahrenheide: Großsiedlung | Braum 2000, S. 123 |
| 5.31 | Hannover, Roderbruch: Wohnsiedlung | ebd., S. 128 |
| 5.32 | Hannover, eigenes Diagramm (1960-80 [a]) | Vorlage: Strukturplan Hannover 1980 |
| 5.33 | Hannover, Misburg: Siedlung am Seelberg | Braum 2000, S. 147 |
| 5.34 | Hannover, Bemerode: Spargelacker | ebd., S. 153 |
| 5.35 | Hannover, Kronsberg Bemerode-Ost | Eppinger 1999, S. 23 |
| 5.36 | Hannover, eigenes Diagramm (1980-2000 [a]) | Vorlage: Strukturplan Hannover 1980 |
| 5.37 | Magdeburg, Innenstadt: Zentraler Platz | Reuther 1998 (Teil II), S. 4 |
| 5.38 | Magdeburg, Elbufergestaltung | ebd., S. 43 |
| 5.39 | Magdeburg, Innenstadt, eigenes Diagramm (1950-89) | Vorlage: ebd., S. 31 |
| 5.40 | Magdeburg, Wohnpark Rothenseer Straße | Reuther 1998 (Teil II), S. 49 |
| 5.41 | Magdeburg, Cracau: Wohnsiedlung, | ebd., S. 51 |
| 5.42 | Magdeburg, eigenes Diagramm (1950-60) | Vorlage: ebd., S. 48 |
| 5.43 | Magdeburg, eigenes Diagramm (1960-70) | Vorlage: ebd., S. 58 |
| 5.44 | Magdeburg, eigenes Diagramm (1970-80) | Vorlage: ebd., S. 78 |
| 5.45 | Magdeburg, Stadtzentrum: Hohepforte Straße | ebd., S. 62 |
| 5.46 | Magdeburg, Neustädter See | ebd., S. 97 |
| 5.47 | Magdeburg, Stadtfeld: Eigenheimbau | ebd., S 119 |
| 5.48 | Magdeburg, eigenes Diagramm (ab 1972) | Vorlage: ebd., S. 116 |
| 5.49 | Magdeburg, Zentrum: Komplexe Umgestaltung | ebd., S. 132 |
| 5.50 | Magdeburg, eigenes Diagramm (1980-89) | Vorlage: Reuther 1998 (Teil II), S. 126 |
| 5.51 | Magdeburg, Stadtmitte: Breiter Weg | LH Magdeburg 1997 (Heft 64), S. 12 |
| 5.52 | Magdeburg, Bahnhofsvorplatz mit City-Carré | ebd., S. 66 |
| 5.53 | Magdeburg, Wohnumfeldverbesserung | LH Magdeburg 1998 (Heft 57), S. 23 |
| 5.54 | Magdeburg, eigenes Diagramm (1990-2000) | Vorlage: LH Ma. 1998 (Heft 10), S. 39 |
| 5.55 | Münster, Altstadt: Aegidiistraße | Richard-Wiegandt 1996, S. 63 |
| 5.56 | Münster, Wohnbebauung östlichen Innenstadt | ebd., S. 88 |
| 5.57 | Münster, eigenes Diagramm (1945-60 [i]) | Vorlage: Stadtplan Münster 2000 |
| 5.58 | Münster, Cityerweiterung am Aegidiimarkt | Richard-Wiegandt 1996, S. 70 |
| 5.59 | Münster, Wohnumfeldverbesserung | ebd., S. 93 |
| 5.60 | Münster, eigenes Diagramm (1960-80 [i]) | Vorlage: Stadtplan Münster 2000 |
| 5.61 | Münster, Gebäudekomplex Stubengasse | Hauf 1999, S. 28 |
| 5.62 | Münster, Altbausubstanz Modernisierung | Richard-Wiegandt 1996, S. 99 |
| 5.63 | Münster, eigenes Diagramm (1980-2000 [i]) | Vorlage: Stadtplan Münster 2000 |
| 5.64 | Münster, Coerde: Wohnsiedlung | Richard-Wiegandt 1996, S. 115 |
| 5.65 | Münster, Wohn- und Kasernenstandort | ebd., S. 211 |
| 5.66 | Münster, Mauritz: Pötterhoeksiedlung | ebd., S. 227 |
| 5.67 | Münster, eigenes Diagramm (1945-60 [a]) | Vorlage: Stadtplan Münster 2000 |
| 5.68 | Münster, Gievenbeck: Hochschulausbau | Richard-Wiegandt 1996, S. 149 |
| 5.69 | Münster, eigenes Diagramm (1960-80 [a]) | Vorlage: Stadtplan Münster 2000 |
| 5.70 | Münster, Coerde: Winterbourne-Kaserne | Richard-Wiegandt 1996, S. 121 |
| 5.71 | Münster, Wissenschafts- und Technologiepark | ebd., S. 151 |
| 5.72 | Münster, Mauritz: Strukturwandel | ebd., S. 228 |
| 5.73 | Münster, Handorf: Siedlungsschwepunkte | ebd., S. 238 |
| 5.74 | Münster, eigenes Diagramm (1980-2000 [a]) | Vorlage: Stadtplan Münster 2000 |
| 5.75 | Stadtfunktionsplan Leipzig 1965 | Jakob 1965, S. 50 |
| 5.76 | FNP der Stadt Leipzig von 1993 | Stadtplanungsamt Leipzig |
| 5.77 | FNP LH Hannover 1950 | Nedden zur 1998, S. 30 |
| 5.78 | Flächennutzung (Zielstruktur) Hannover 1995 | LH Hannover 1995, S. 7 |
| 5.79 | Flächennutzung (Zielstruktur) Magdeburg 1952 | Reuther 1998 (Teil I), S. 39 |
| 5.80 | FNP der LH Magdeburg 1999 | Stadtplanungsamt Magdeburg |
| 5.81 | Leitplan Münster 1960 | Richard-Wiegandt 1996, S. 54 |
| 5.82 | FNP der Stadt Münster 1981 | ebd., S. 57 |

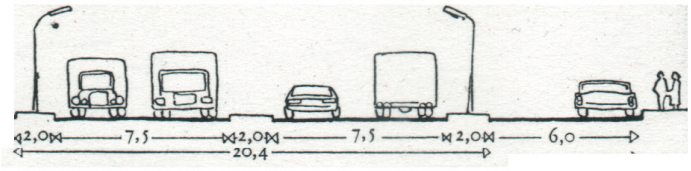
[a]: äußere Stadtteile
[ i ]: innenstadtnahe Stadtteile

**Abb. 2.75** (S. 75)
Vergrößerte Darstellung, Vergleich:
Straßenquerschnitte Ostdeutschland

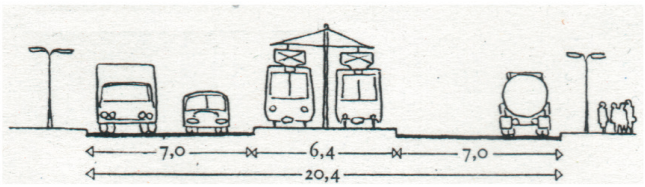
Stadtautobahn




Hauptverkehrsstraße




Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn




Sammelstraße

Anliegerstraße

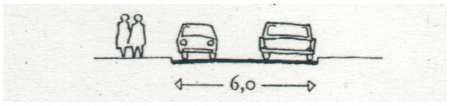
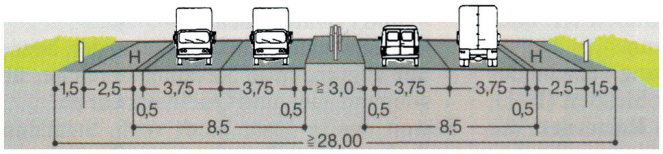
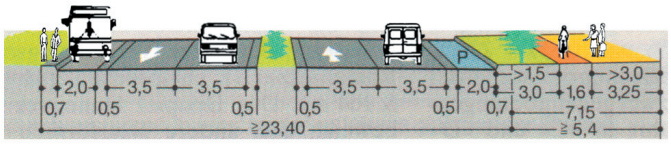


**Abb. 2.76** (S. 75)
Vergrößerte Darstellung, Vergleich:
Straßenquerschnitte Westdeutschland

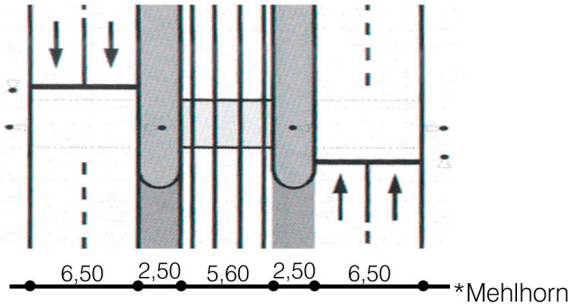
Stadtautobahn



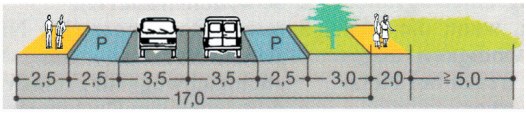

Hauptverkehrsstraße



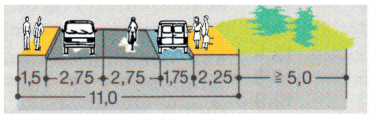

Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn *




Sammelstraße




Anliegerstraße



### 5.5 Überblick der Expertengespräche

Überblick der Experten für die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung in der DDR:

| **Name und Funktion:** | **Expertengespräch:** |
|---|---|
| **Prof. Dr.-Ing. habil. Ernst Schöppe**<br>*Vor 1990*: Wissenschaftlicher Oberassistent, TU Dresden (Wissenschaftsbereich Technische Erschließung, Lehrstuhl f. Verkehrsplanung);<br>*nach 1990*: Wissenschaftlicher Oberassistent, TU Dresden (Institut f. Verkehrsplanung u. Stadtverkehr, Lehrstuhl f. Verkehrs- und Infrastrukturplanung). | 21.10.99 in Dresden |
| **Dr. rer. oec. Hans-Werner Schleife**<br>*Vor 1990*: Sektorenleiter im Ministerium für Verkehrswesen, Abteilung Wissenschaft und Technik in Berlin;<br>*nach 1990*: Pensioniert. | 25.10.99, 3.7.00, 31.5.01 und 8.8.01 in Berlin |
| **Dr.-Ing. Ulrich Rabe**<br>*Vor 1990*: Gruppenleiter im Zentralen Forschungsinstitut für Verkehrswesen in Berlin;<br>*nach 1990*: Leitern des PTV (Planung Transport Verkehr AG) in Berlin. | 25.10.99 in Berlin |
| **Prof. Dr.-Ing. habil. Kurt Ackermann**<br>*Vor 1990*: Leiter des Büros für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig und Dozent, TU Dresden (Wissenschaftsbereich Technische Erschließung, Lehrstuhl für Verkehrsplanung);<br>*nach 1990*: Leiter des Institutes für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, TU Dresden. | 3.12.99 und 15.8.01 in Leipzig |
| **Dipl.-Ing. Klaus Eschke**<br>*Vor 1990*: Büro des Stadtarchitekten in Magdeburg;<br>*nach 1990*: Stadtplanungsamt Landeshauptstadt Magdeburg, Abteilungsleiter Verkehrsplanung | 17.10.00 in Magdeburg |
| **Prof. Dr.-Ing. Horst Siegel**<br>*Vor 1990*: Chefarchitekt der Stadt Leipzig und Lehrtätigkeit an der TU Dresden und Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar;<br>*nach 1990*: Freier Architekt in Weimar. | 5.7.01 in Weimar |
| **Dr.-Ing. Hans Peter Kirsch**<br>*Vor 1990*: Chefarchitekt der Stadt Magdeburg und Bauakademie Berlin;<br>*nach 1990*: Freier Architekt in Magdeburg. | 5.7.01 in Weimar |
| **Dr.-Ing. Karin Kirsch**<br>*Vor 1990*: Büro des Chefarchitekten der Stadt Magdeburg;<br>*nach 1990*: Stadtplanungsamt Landeshauptstadt Magdeburg. | 5.7.01 in Weimar |

Expertengespräche in den Städten:

| **Stadt und Name (Funktion):** | **Expertengespräch:** |
|---|---|
| **Stadt Münster**, Stadtplanungsamt;<br>Frau Götze (Abteilung Verkehr),<br>Herr Schuhmacher (Katasteramt). | 16.10.00 in Münster |
| **Landeshauptstadt Magdeburg**, Stadtplanungsamt;<br>Frau Radike (Sachgebietsleiterin Flächennutzungsplanung). | 17.10.00 in Magdeburg |
| **Landeshauptstadt Hannover**, Stadtplanungsamt;<br>Herr Dipl.-Ing. Lenk (Baudirektor),<br>Herr Holland (Abt. Flächennutzungsplanung). | 26.04.01 in Hannover<br>1.11.01 in Hannover |