

Gedanken zur städtebaulichen Geschichte und Zukunft des Stadtkerns

I
Die historischen Kerne unserer Städte im Lande sind vornehmlich wertvolle Flächen, die allein schon durch den Vorzug ihrer geschichtlich bewährten Lage, ihrer Anziehungskraft im Geschichts- und Heimatbewußtsein ihrer Bürger und dem Vorhandensein kultureller und wirtschaftlicher Tatbestände – auch wenn, oder gerade weil sie nicht dem letzten modischen Trend unserer Zeit gerecht werden – Vorrang vor jeder anderen städtebaulichen Entwicklung haben sollten. Nur gilt es, diese Flächen den heutigen Bedürfnissen anzupassen.

Eine Stadt lebt! Leben kann sich aber nur dort entfalten, wo wir die Voraussetzungen für die heutigen und die zu erwartenden künftigen Ansprüche schaffen. Der Bürger, ob Bewohner, Gewerbetreibender oder Kauflustiger, muß sich wieder als Mensch angesprochen fühlen, sein positives Interesse an der Umwelt muß geweckt und gefördert werden. Er muß in «seiner» Stadt finden, was er braucht: Den Lebenserwerb, Einkaufsmöglichkeiten für einheimische Kunden und Besucher aus der Region und in kurzer Entfernung das Café, die Gaststätte, das Kino, das Clubhaus und schließlich, wenn auch gelegentlich unfreiwillig, das Finanzamt und das Rathaus, nicht zuletzt aber auch den Parkplatz. Kurz, die alten Stadtkerne müssen wieder attraktiv für jedermann werden. Es gilt eine komplexe Aufgabe zu lösen, die der einzelne nicht bewältigen kann und die von den Beteiligten erhebliche Opfer, allein schon in finanzieller Hinsicht, aber auch Verzicht, Ausdauer und Geduld, fordert.

Wo immer wir dieses Werk praktisch anfassen, werden wir auf Hindernisse stoßen. Wir werden unmittelbar mit der alten baulichen Substanz konfrontiert und damit vor die Wahl gestellt, uns zu entscheiden, was wir erhalten wollen und was wir aufgeben müssen, um dem Ziel jeder Stadterneuerung, der lebensfähigen Stadt, näherzukommen. In vielen Fällen rechtfertigt nur die Wahl zwischen totalem Verfall und damit wirtschaftlichem und im Gefolge baukulturellem Untergang die großen Investitionen und das damit verbundene Risiko. Die vorliegenden Gedanken sollen das Problem des historischen Stadtkerns am Beispiel Ludwigsburg näher beleuchten.

II
Die schrittweise städtebauliche Erneuerung der Innenstadt ist auch für den Fortbestand Ludwigsburgs eine Lebensnotwendigkeit. Dieser evolutionäre Vorgang ist im Interesse aller erwünscht. Es kann aber nicht dem Zufall überlassen bleiben, wie und wo sich einzelne bauliche Maßnahmen künftig abspielen werden. Vielmehr ist es die Aufgabe unserer Zeit, Richtlinien und Leitsätze aus übergeordneter Sicht aufzustellen, in die sich Einzelmaßnahmen einfügen müssen. Dabei sind Denkmalpflege und baukulturelle Geschichte einerseits und Stadterneuerung andererseits nicht voneinander zu trennen. Wer auch immer in dieses zeitnahe Thema verwickelt wird, muß sich mit der Überlieferung auseinandersetzen. Das ist nicht nur eine Planungsaufgabe. Im wörtlichen Sinne «beteiligt» sind alle, die Anteil am Leben der Stadt nehmen – oder doch nehmen sollten: die Grundeigentümer, die dort Wohnenden und die Gewerbetreibenden, die Bauherren und ihre Architekten, die Vertreter der Öffentlichkeit, Gemeinderat und Verwaltung, und schließlich der Städtebauer und Stadtplaner. Ihm fällt die Aufgabe zu, allgemeingültige Vorschläge auszuarbeiten und zur Diskussion zu stellen. Seine Vorschläge sollen letzten Endes ein Maximum an Wünschen, Forderungen und Bedingungen beinhalten, jedoch stets das Ziel im Auge haben, ein lebens- und funktionsfähiges Ganzes zu schaffen.

Aufgaben, die alle angehen, erfordern Mitarbeit und Vertrauen, Kritik ist am Platze, Zusammenarbeit ist besser. Einwände bringen erst Nutzen, wenn sie nicht nur ablehnen, sondern zugleich aufzeigen, «wie man es besser machen» könnte.

Das Ergebnis unserer Bemühungen wird zwangsläufig ein Kompromiß sein. Mit Emotionen, Wunschbildern und utopischen Empfehlungen an den Planer ist nicht viel anzufangen. Es sind nüchterne Überlegungen, die zur Ordnung unseres Gemeinwesens von heute und morgen führen. Duldsamkeit und Kompromißbereitschaft ebnen den Weg für ein vielleicht nicht gerade glückliches, aber so doch hoffentlich erträgliches Neben- und Beieinanderleben aller Bürger. Wo die Bereitschaft zum Kompromiß nicht gegeben ist, wird unsere Mühe vergebens sein. Ein steriles Nebeneinander zwischen den Vertretern der öffentlichen Arbeit und denen, für die diese Arbeit getan wird, den Bürgern, kann die Aufgabe unserer Zeit nicht lösen. Noch schlimmer wäre es, zu resignieren und gar nichts zu tun. Das Ergebnis



Kreiskrankenhaus in Ludwigsburg. (Foto Lückgens.)

wäre ein Dahinvegetieren des Bestandes, der weder den heutigen Aufgaben und noch viel weniger den künftigen Bedürfnissen gerecht werden kann. Der heutige Zustand müßte dann eine Existenz führen, die «zum Sterben zu viel und zum Leben zu wenig» hätte.

Diese Überlegungen treffen mehr oder minder auf unsere Altstädte, deren Entstehung überwiegend in das Mittelalter zurückgeht, insgemein zu. Ludwigsburg bildet im Lande eine der wenigen Ausnahmen und hat für die heute angestrebte Entwicklung den Vorteil für sich, daß es im Gegensatz zu den räumlich engen Verhältnissen in den mittelalterlichen Gründungen unvergleichlich lockerer und übersichtlicher gestaltet ist. Die Auswirkungen der ursprünglichen Gründung kommen uns auch heute noch zugute.

Mögen wir heute das aus den Umständen der Nachkriegszeit bedingte Auseinanderfließen der Städte und Dörfer in die freie Feldmark mit allen negativen städtebaulichen, wirtschaftlichen, politischen und menschlichen Konsequenzen bedauern, so haben wir heute um so mehr die einmalige Gelegenheit, aus den «Fehlern der Vergangenheit» zu lernen und die notwendigen Folgerungen zu ziehen.

Die im folgenden angesprochenen Gedankengänge

sollen die Belange der Denkmalpflege im Rahmen des allgemeinen Städtebaues besonders beleuchten. Denkmalpflege ist aber nicht nur *ein* Problem, mit dem wir uns auseinandersetzen müssen. Wir dürfen uns nicht in der Vorstellung wiegen, daß es das wichtigste Thema wäre. Die Entwicklung und Abgrenzung von konkreten Vorstellungen über die wirtschaftlich, kulturell, finanziell und technisch erreichbaren Ziele ist in jedem Fall Voraussetzung für das Gelingen. Ohne die Neuordnung des Verkehrsnetzes – nur als ein Beispiel – wären auch größte Opfer zugunsten der Denkmalpflege vertane Mühe, weil die baukulturelle Vergangenheit nur eine Chance hat weiterzuleben, wenn wir sie in die Zukunft integrieren.

Ein erster wichtiger Schritt in der Ausarbeitung planerischer Vorstellungen zur Integrierung der Denkmalpflege in den künftigen Städtebau ist die Abgrenzung einer städtebaulich und architektonisch erhaltenswerten historischen Substanz in der Innenstadt. Wir müssen altes Kulturgut sichten, ordnen, Bedeutsames von Wertlosem und die Neuordnung nur Belastendes scheiden, um Erhaltungswertes dafür um so zielstrebig für unsere Nachwelt bewahren zu können.

Das bedarf gründlicher Auseinandersetzung. Alle

Beteiligten sollten begreifen, daß ihnen große Verantwortung aufgebürdet ist. Man würde es sich zu einfach machen, alles, nur weil es «alt» ist, sei es aus romantischen Gefühlen, sei es aus mißverständener Pietät, einfach als schutzwürdig zu erklären und auf Fortbestand zu drängen. Damit würden wir allenfalls ein Museum schaffen, dessen Lebenszeit bereits bei der Gründung beschlossen wäre, weil es einfachste lebensnotwendige Belange nicht berücksichtigt. Die Folge wäre, eher früher als später, das sichere Erlöschen unserer historischen Altstadtkerne. Zwangsläufig müßten sich an anderer Stelle unserer Markungen neue Stadtgebiete entwickeln, wie wir es erlebten. Es ist aber nicht zu verantworten, wertvollsten Grund und Boden auf diese Art in der noch unbeanspruchten «freien Landschaft» aus Bequemlichkeit gedankenlos zu vergeuden und andererseits das uralte, bewährte Bauland in den Innenstädten brachliegen zu lassen.

III

Unser heutiger Städtebau ist ohne Rückblick in die Geschichte nicht denkbar. Es wäre töricht und kurz-sichtig, die geschichtliche Tradition einer Stadt als Gemeinwesen vieler Generationen vor uns in Wohlstand und Niedergang, in Zeiten der Blüte und solcher der Armut, des überschwenglichen Optimismus und der Verzweiflung außer acht zu lassen.

Ludwigsburg hat im Vergleich zu den zahlreichen, viel älteren Städten im Lande eine verhältnismäßig kurze Geschichte. Trotzdem hat es längst eine Tradition, um die es andere beneiden. Dieses Gesicht gilt es zu wahren und fortzuentwickeln.

So war Ludwigsburg nicht nur dritte Landeshauptstadt, Garnisonsstadt und «Landeswaffenplatz», es wurde Hochschulstadt, hat den Anschluß an die Industrie gewonnen und ist dennoch weithin als «Stadt der Schlösser und Gärten» bekannt – von allem etwas und doch nichts Ganzes?

Gerade aber in der glücklichen Komposition mehrerer Eigenschaften liegt die heutige Chance, zwischen Arbeit und Erholung, zwischen Studieren und praktischer Anwendung, zu einer unseren Bedürfnissen gerechten Stadt – Heimat seiner Bürger – zu werden.

Ein Rückblick sei gestattet, weil wir das Heute nur aus dem Gestern verstehen können.

IV

Im Jahre 1704 legte Herzog EBERHARD LUDWIG an der Stelle des Landgutes «Erlachhof» den Grundstein zu einem Jagdschloß, das seinem Bedürfnis nach Repräsentation und der Unterhaltung seiner Gäste entsprechen sollte. Doch bald stellte sich her-

aus, daß das in seinen Ausmaßen zunächst bescheiden geplante Jagdschloß den Ansprüchen nicht genügte und man ohne Dienstleistungen den Wünschen der herzoglichen Gäste auf die Dauer nicht gerecht werden konnte. Damit kam es bereits fünf Jahre später zu dem entscheidenden Beschluß, den Schloßbau durch eine bürgerliche Siedlung zu ergänzen. Am 9. Mai 1709 erging der herzogliche Erlaß zur Gründung einer Stadt in unmittelbarer Nähe des im Bau befindlichen Schlosses.

Exakte Vorstellungen über die Größe der künftigen Stadt lagen nicht vor. Pläne wurden vielmehr erst im Laufe der Zeit teils als echtes wirtschaftliches, soziales und politisches Bedürfnis, teils als Ausfluß des absolutistischen Geltungsbedürfnisses des Herzogs und seiner Nachfolger aufgestellt.

Ludwigsburg fällt aufgrund dieses Werdeganges zwar nach städtebaulich-historischer Definition unter die sog. planmäßig «gegründeten» Städte, seinem Werden und Gedeihen nach vollzog sich jedoch die Entwicklung vielmehr im Sinn einer «gewachsenen» Stadt. Sein Aufbau richtete sich im Jahrhundert seiner Entstehung zum Teil nach echten, überwiegend aber nach politisch-repräsentativen Bedürfnissen des jeweiligen Herrschers. Darin ist begründet, daß die Stadt gerade in dieser Zeit ihres Bestehens wechselhaften Zeiteinflüssen unterworfen war, die ihren Niederschlag in Perioden hoher Blüte, der Stagnation oder des Rückganges Ausdruck fanden. Erst mit seiner Bedeutung als Garnison, wie sich jedoch mehrfach erwies, auch da wegen der politischen Hintergründe nur schwankend, wurde die Entwicklung beständiger. Erst mit der gewerblichen, wirtschaftlichen und schließlich industriellen Entwicklung wurde die Basis für eine gedeihliche und beständige Zukunft geschaffen. Die politische Ausgangslage und ihre wechselvolle Geschichte sind heute noch an der städtebaulichen Struktur der bürgerlichen Ansiedlung abzulesen.

Das vorerst in bescheidener Größe geplante Jagdschloß wurde mehrmals erweitert. An die späteren Ausmaße war ursprünglich nicht gedacht. Als barocke Neugründung stieß die Schloßanlage allein schon aus geländemäßigen Gründen auf nahezu unüberwindbare, bauliche Hindernisse. Sie konnte nicht wie andere Barockschlösser in breitgelagerter Form errichtet werden. Das Gelände, insbesondere die Höhenverhältnisse, zwangen zu einer konzentrierten, baulichen Anlage um einen Innenhof. Der heutige Beschauer wird deshalb auch von keiner Seite, es sei denn aus der Luft, der beachtlichen Größe der Schloßanlage mit einem Blick gewahr. Diese Tatsache muß gerade dem auf Repräsentation bedachten Gründer großen Kummer bereitet haben.



Auch das ist schon ein historisches Bild: eine Luftaufnahme von Ludwigsburg aus den 50er Jahren!
(Foto Deutsches Luftbild, Hamburg F 5437.)

An der Platzwahl, eben von einem kleinen Jagdschloß ausgehend, ließ sich nachträglich nichts mehr ändern.

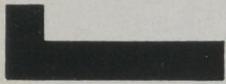
Weil bei der Gründung über die endgültigen Absichten bezüglich Größe und Lage von Stadt und Schloß keine Vorstellungen bestanden, konnten die planenden Architekten, insbesondere JOHANN FRIEDRICH NETTE und DONATO GIUSEPPE FRISONI, nur immer das Nächstliegende, überwiegend den oft wechselhaften Ideen des Herzogs folgend, in Plänen festhalten.

Wenn es den genialen Fähigkeiten eines FRISONI dennoch gelang, das Schloß selbst letztlich zu einer imponierenden Einheit zu gestalten, so fehlt doch bis zum heutigen Tage der städtebauliche Zusammenhang zwischen dem Schloß einerseits und der Stadt, in erster Linie repräsentiert durch den Marktplatz und seine Umgebung, andererseits. Darüber hinaus reichte die Entwicklungskraft der bürgerlichen Siedlung für den zügigen Ausbau der Stadt

nicht aus, um Schloß und Stadt zu einer Einheit barocker Prägung zu formen. Hierzu hätte es zumindest des geschlossenen Ausbaues der Stadt beiderseits der großen Schloßachse im Sinne einer Ost- und Weststadthälfte bedurft. Wir müssen deshalb dankbar sein und bei unseren zukünftigen Überlegungen davon ausgehen, daß uns wenigstens die von Norden nach Süden verlaufende Hauptachse des Schlosses selbst in Gestalt der Anlagen südlich des Schlosses (Blühendes Barock, Bärenwiese, Königsallee) und die städtebaulich interessantere westliche Stadthälfte zwischen Schloßstraße und Marktplatz erhalten geblieben ist.

V
Die Verpflichtung unserer Generation ist es, das Augenmerk darauf zu richten, daß die städtebaulich-historisch interessante Grundsubstanz für die Nachwelt gesichert wird. Ausgehend von der Entwicklungsgeschichte Lud-

Zeichenerklärung:



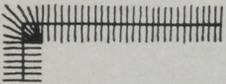
In das Verzeichnis der Baudenkmale eingetragene Gebäude



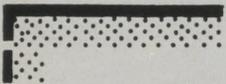
Bestehende und auch künftig einzuhaltende, historische Bauflüchter



Wie vor, jedoch Zurückverlegung vertretbar, wenn städtebaulicher Zusammenhang gesichert ist



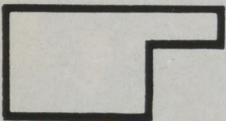
Im überlieferten Zustand zu erhaltende Gebäude der Zone I



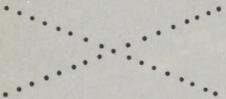
Erneuerung und Veränderung der Gebäudesubstanz im Rahmen der Zone II



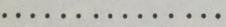
Wie vor, jedoch auch vollständige Erneuerung im Rahmen der Zone III



Auskernung der Innenhöfe und Teilüberbauung



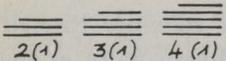
Besondere Regelung möglich, wenn die städtebaulichen Voraussetzungen vorliegen oder geschaffen werden



Keine Einschränkungen auf Grund historischer Belange



Die geeignete Dachform ist zu erhalten



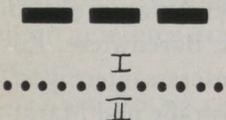
Flachdach mit zurückgesetztem Dachgeschoß bei Neubau

3

Vorgeschriebene Zahl der Vollgeschosse

... (1)

1 zusätzliches, um ca. 2,50 m von der Straßenbauflucht zurückgesetztes Dachgeschoss ist zulässig



Geltungsbereich des Rahmenplanes

Zonenabgrenzung

Hinweis:

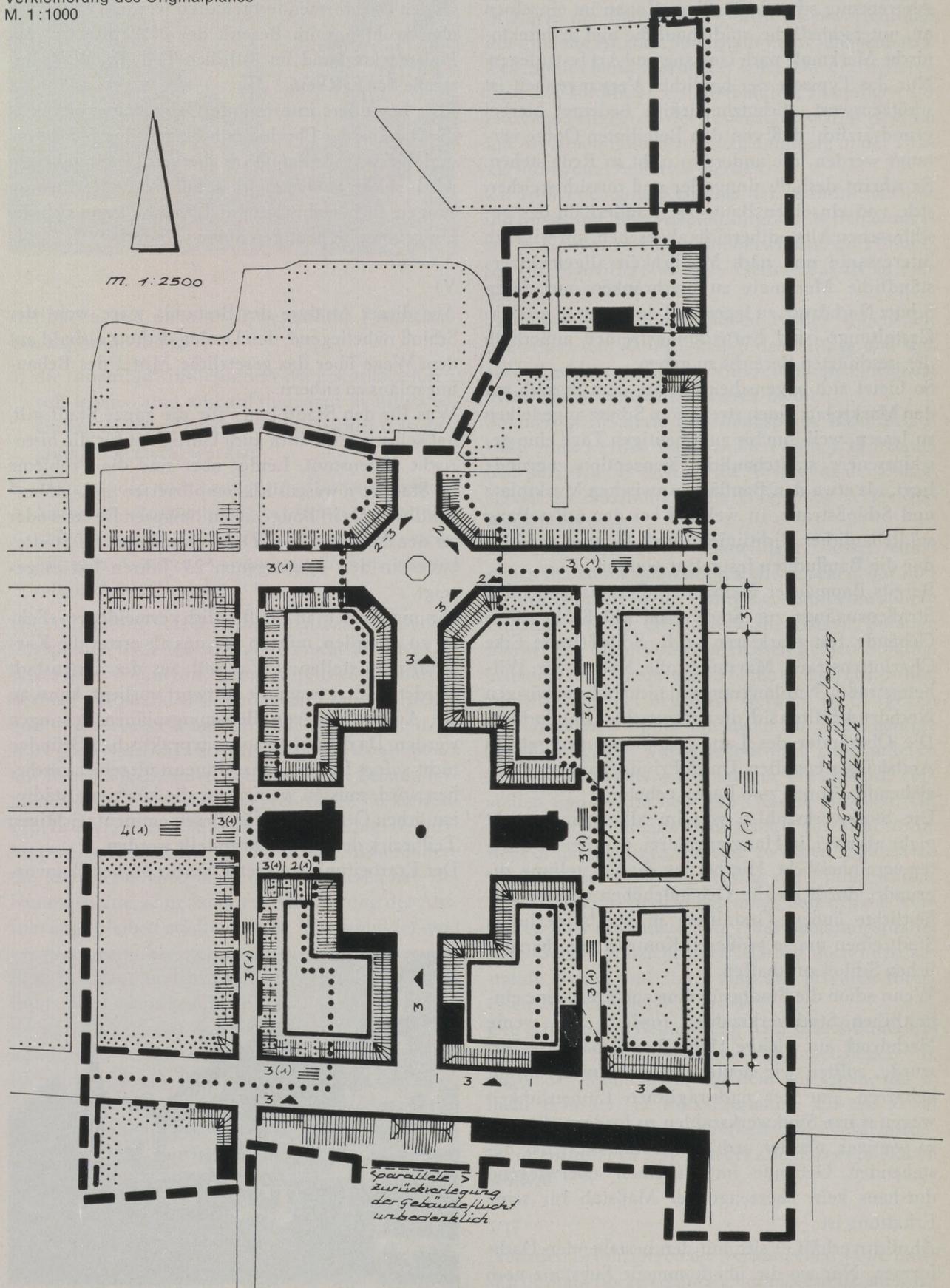
Der Rahmenplan ist die städtebauliche Beurteilungsgrundlage für das Bauen in der historischen Altstadt. Die Vorschriften des Planungsrechts und des Bauordnungsrechts werden hierdurch nicht ersetzt.

Städtebaulicher Rahmenplan

für die Beurteilung baulicher Maßnahmen im Altstadtgebiet

Verkleinerung des Originalplanes

M. 1 : 1000



wigsburgs, der – wie gesagt – kein einheitlicher, kontinuierlich geplanter und scharf umrissener Altstadtbereich zugrunde liegt, bietet sich bei der Abgrenzung schutzbedürftiger Zonen im einzelnen an, unterschiedliche, städtebauliche und architektonische Merkmale nach Umfang und Art festzulegen. Nur das Typische der baulichen Vergangenheit ist schützenswert. «Schutzbedürftig» bedeutet hierbei grundsätzlich, daß von den Beteiligten Opfer verlangt werden, die anderswo nicht in Rede stehen. Es scheint deshalb sinnvoller und aussichtsreicher, sich, von einzelnen Bauwerken außerhalb des geschlossenen Altstadtbereichs abgesehen, auf wirklich interessante und nach Möglichkeit allgemeinerstehende Merkmale zu beschränken, auf deren Schutz Nachdruck zu legen und dafür um so größere Gestaltungs- und Entwicklungsfreiheit außerhalb des geschützten Bereichs zu geben.

So bietet sich augenscheinlich an, dem Bereich um den Marktplatz einen strengeren Schutz angedeihen zu lassen, weil ihm bis zum heutigen Tage eine geschlossener städtebauliche Konzeption zugrunde liegt, als etwa den Bauflächen zwischen Marktplatz und Schloßstraße, in welchen bei der Aufstellung städtebaulicher Richtlinien durch FRISONI zunächst nur die Baufluchten festgelegt wurden.

Bereits Baumeister NETTE ließ die entscheidenden Straßenzugänge zur Stadt vom Schloß her durch Gebäude fest markieren (z. B. Schloßstraße Ecke Charlottenstraße, Marstallstraße, Kaffeeberg, Wilhelmstraße). Nur langsam und nicht ohne gehörigen Nachdruck füllten sich die ausgesteckten Baufluchten. Die Oberämter des Landes mußten unentgeltlich Amtshäuser erstellen. Durch Privilegien wurde Zuziehenden Anreiz zum Bauen geboten.

Die Stockwerkszahlen von im allgemeinen nicht mehr als zwei, in Hanglagen drei, wurden erst später vereinheitlicht. Hierbei lag die Vorstellung zugrunde, durch gleiche Gebäudehöhen und vereinheitlichte äußere Gestaltung in der bürgerlichen Stadt einen um so größeren Kontrast zum herzoglichen Schloß zu schaffen.

Wenn schon die Stadtgründung zunächst keine einheitlichen Stockwerkszahlen forderte und wenig Nachdruck auf gleiche Höhe der Gebäude gelegt wurde, sollten wir heute erst recht nicht darauf beharren, nur der nachträglichen Einheitlichkeit wegen starre Stockwerkszahlen zu fordern, dies um so weniger, als der architektonische Wert der bestehenden Gebäude im einzelnen überwiegend durchaus kein überzeugender Maßstab für seine Erhaltung ist.

Ähnlich verhält es sich mit den bestehenden Dachformen. Nur wo die überkommene Substanz noch

architektonisch interessante Zusammenhänge aufweist und Dachformen entscheidenden Einfluß auf die Wirkung des Gesamtbildes haben, sollte auch an den Dachformen festgehalten werden. Dies kann aber wohl nur im Bereich des Marktplatzes, des Holzmarktes und im östlichen Teil der Wilhelmstraße der Fall sein.

Eine besonders interessante Gebäudegruppe weist die Ostseite der Eberhardstraße zwischen Wilhelm- und Bärenstraße auf. Ob es aber auf Dauer gelingen wird, solche bauhistorisch sicher wertvolle Erinnerungen zu bewahren, wird fraglich, wenn sich die Umgebung im heutigen Sinne wandelt.

VI

Aus dieser Analyse des Bestands wäre wohl der Schluß naheliegend, den Denkmalschutz alsbald auf dem Wege über das gesetzliche Mittel des Bebauungsplans zu sichern.

Was für den Stadtplaner für die ganze Stadt gilt, hat selbstverständlich auch Gültigkeit für die historische Innenstadt. Leider aber sind die Probleme im Stadtkern wesentlich komplizierter und unübersichtlicher als in Baugebieten jüngerer Datums oder an den Stadträndern. Der Verlauf unseres Städtebaues in den vergangenen 25 Jahren hat es gezeigt.

Um nicht erneut in – hoffentlich vermeidbare – Fehler zu verfallen, müssen wir uns als erstes die Kardinalfrage stellen: «Was soll aus der Innenstadt werden?» Erst wenn die Antwort vorliegt, kann an die Aufstellung von Bebauungsplänen gegangen werden. Da dies schon aus rein praktischen Gründen nicht sofort für das ganze Innenstadtgebiet geschehen wird, müssen wenigstens die künftigen städtebaulichen Grundsätze für diesen eminent wichtigen Teilbezirk der Stadt klargestellt werden.

Der Erarbeitung konkreter, verbindlicher Planvor-





stellungen sind dabei zwei wesentliche Zielsetzungen zugrunde zu legen:

- a) die Innenstadt, insbesondere der historische Kern, soll lebens- und ausbaufähig nach heutigen sozialen, wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkten gemacht werden,
- b) Flächen, die nach heutiger Auffassung nicht als historisch schutzbedürftig betrachtet werden und auf die deshalb uneingeschränkt die allgemeingültigen Gesetze Anwendung finden, müssen ausgeschieden werden.

Die Aufstellung von einzelnen qualifizierten Bebauungsplänen nach den strengen Vorschriften des Gesetzes ist erst sinnvoll, wenn ausreichend konkretisiert ist, welche Bauabsichten im einzelnen vorliegen und welche Aussicht auf Verwirklichung besteht. Es wäre grundsätzlich falsch, das gesamte Altstadtgebiet mit neuen sogenannten «qualifizierten Bebauungsplänen», etwa gar ohne übergeordnete Vorstellungen, zu überziehen, ehe sich hierfür ein echtes Bedürfnis gezeigt hat und die Ausführbarkeit, insbesondere die finanzielle Seite, als gesichert erwiesen hat. Bebauungspläne, ohne konkrete Absicherung der Ausführung, bleiben städtebauliche Wunschbilder und veralten rasch. Sie stellen die organische Entwicklung in Frage und bringen gelegentlich sogar das Bauen überhaupt zum Erliegen.

Es war deshalb das Bestreben aus der Praxis heraus, für das Bauen in der Innenstadt grundlegende Richtlinien für alle Beteiligten zu schaffen und einen historischen Bereich mit strengen, konservierenden Vorschriften von dem Altbaugebiet abzugrenzen, in welchem unter Anwendung der heute allgemeingültigen Vorschriften ohne Einschränkung gebaut werden darf.

Jedes Gesetz, also auch ein neuer Bebauungsplan, birgt die Gefahr in sich, daß nach gegenwärtiger Auffassung aufgestellte und für gut gehaltene

Grundsätze über eine städtebauliche Planung alsbald zu einer Erstarrung und Reglementierung führen. Damit entschwindet dem beabsichtigten Zweck in Kürze der Boden. Es ist nicht zu erwarten, daß die gesamte Altstadt innerhalb eines übersehbaren Zeitraumes baulich erneuert wird. Die erarbeiteten Leitsätze für künftige städtebauliche Planungen für einzelne Teilgebiete der Innenstadt waren deshalb auf die Zukunft abzustimmen, damit sie in der Praxis nicht zum Hindernis werden.

Zu früh und ohne Kenntnis der tatsächlichen Bedürfnisse und Bauabsichten aufgestellte Bebauungspläne können zu einem unüberwindlichen Hindernis für Bauwillige werden. Gerade das ist zu vermeiden.

Andererseits kann das Bauen in der Innenstadt aber nicht den Zufälligkeiten des Alltags und den sich oft widersprechenden Interessen einzelner zum Schaden des Ganzen überlassen bleiben.

Solange qualifizierte Bebauungspläne nicht aufgestellt sind, werden Bauvorhaben nach § 34 BBauG beurteilt, d. h., es wird für die Abwägung der Zulässigkeit die Bebauung in der Umgebung vergleichsweise beigezogen.

Die Ungeduld vieler Bauwilliger, besser einen neuen Bebauungsplan aufgestellt zu sehen, hat ihre Ursache zumeist in der Hoffnung, damit eine höhere Nutzung für ihr Grundstück zu erzielen. Solange hierbei die öffentlichen Interessen keinen Schaden erleiden, insbesondere die Folgen einer Verdichtung im Altstadtgebiet bewältigt werden, ist hiergegen im Grundsatz nichts einzuwenden. Das heutige Innenstadtgebiet wurde jedoch nach ganz anderen Regeln erbaut, als wir es uns für die Zukunft vorstellen und es die heutigen Gesetze zulassen. Oft läßt sich auch die alte Bausubstanz gar nicht in die Regeln der heutigen Gesetze zwängen. Spätestens wird dies bei der Ausarbeitung der Pläne sichtbar und führt dann zu dem Dilemma, daß sich das Verfahren über die Aufstellung eines Bebauungsplanes über Gebühr hinzieht oder letztlich doch nicht zustande kommt und damit auch den privaten Interessen am wenigsten gedient ist.

Die erfolgreiche Behandlung nach § 34 BBauG hat allerdings zwei wesentliche Voraussetzungen: Je enger der Raum wird, auf dem wir leben, um so mehr erfordert er Rücksichtnahme auf das Wohl des Nachbarn und die Anerkennung übergeordneter öffentlicher Belange, an der alle Bürger teilhaben wollen.

VII

Nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre hatte sich deshalb für zweckmäßig herausgestellt, zunächst

für den Innenstadtbereich nur gewisse Abgrenzungen und grundsätzliche Regeln aufzustellen.

In einem «Rahmenplan für die künftige städtebauliche Ordnung des historischen Teiles der Innenstadt» wurde deshalb aufgezeigt, in welchen Bahnen sich das Bauen mit Einschränkungen und Freiheiten künftig abspielen soll. Sein Inhalt wurde in intensiven Gesprächen im Bauausschuß, als dem für bauliche Belange zuständigen Gremium des Gemeinderats, behandelt.

Parallel dazu liefen Gespräche und örtliche Augenscheinnehmungen mit dem eigens für Belange der Innenstadt ins Leben gerufenen Planungsbeirat, dem etwa 20 Bürger aus allen Bereichen des öffentlichen Lebens angehören. Es erwies sich im Hinblick auf die gravierenden Auswirkungen eines Rahmenplanes als außerordentlich wichtig, alle auch nur erdenklichen Wünsche, Forderungen und Möglichkeiten zur Sprache zu bringen, abzuwägen und schließlich zu entscheiden. Die Mitwirkung der Gremien war über alle Maßen positiv und zustimmend.

Die breite Basis, auf der der Plan schließlich zustande kam, läßt hoffen, daß aufgrund dieser eingehenden Konfrontation und des abschließenden Bekenntnisses zur Geschichte der Stadt mit einer konsequenten Beachtung gerechnet werden kann.

Der Gemeinderat machte sich die erarbeitete Fassung zu eigen und faßte am 29. März 1972 folgenden Beschluß: «In Verbindung mit dem beigefügten «Städtebaulichen Rahmenplan für die Beurteilung baulicher Maßnahmen im Altstadtgebiet» des Baudezernats vom 25. Oktober 1971, ergänzt am 15. März 1972, sind bei der Bearbeitung von baurechtlichen Einzelfällen, im Falle der Aufstellung neuer qualifizierter Bebauungspläne nach § 30 BBauG und bei der Aufstellung einer neuen Ortsbausatzung über Außenwerbung, nachstehende Merkmale verbindlich zugrunde zu legen. Maßgebend im Einzelfall sind die Eintragungen in dem oben genannten Rahmenplan.» Mehr rechtliche Handhaben und größeres Verständnis des zuständigen Gremiums für diese schwierige und schwer erfassbare Materie können Stadtplaner und Baurechtler nicht erwarten.

Der vom Rahmenplan erfaßte Bereich gliedert sich in drei Zonen, deren Abgrenzung aus der beigefügten Abbildung ersichtlich ist. Besonders herausgestellt, schriftlich fixiert und verbindlich zur Einhaltung bei Bauvorhaben beschlossen wurden für die einzelnen Zonen die nachstehend aufgeführten Merkmale:

Zone I

Zu erhalten sind: Gebäudefluchten, Gebäudetyp,

Trauf- und Gebäudehöhe, Stockwerkszahl, Dachformen und Dachneigungen, Gesimsausbildungen, architektonische Besonderheiten, wie Arkaden, Giebel- bzw. Traufstellung der Gebäude, Lisenen-Architektur der Amtshäuser, Gliederung der Fassaden und andere Merkmale baugeschichtlicher Eigenheiten.

Zone II

Zu erhalten sind: Gebäudefluchten, Trauf- und Gebäudehöhe (zulässige Stockwerkszahl) in Angleichung an die überlieferten Höhen.

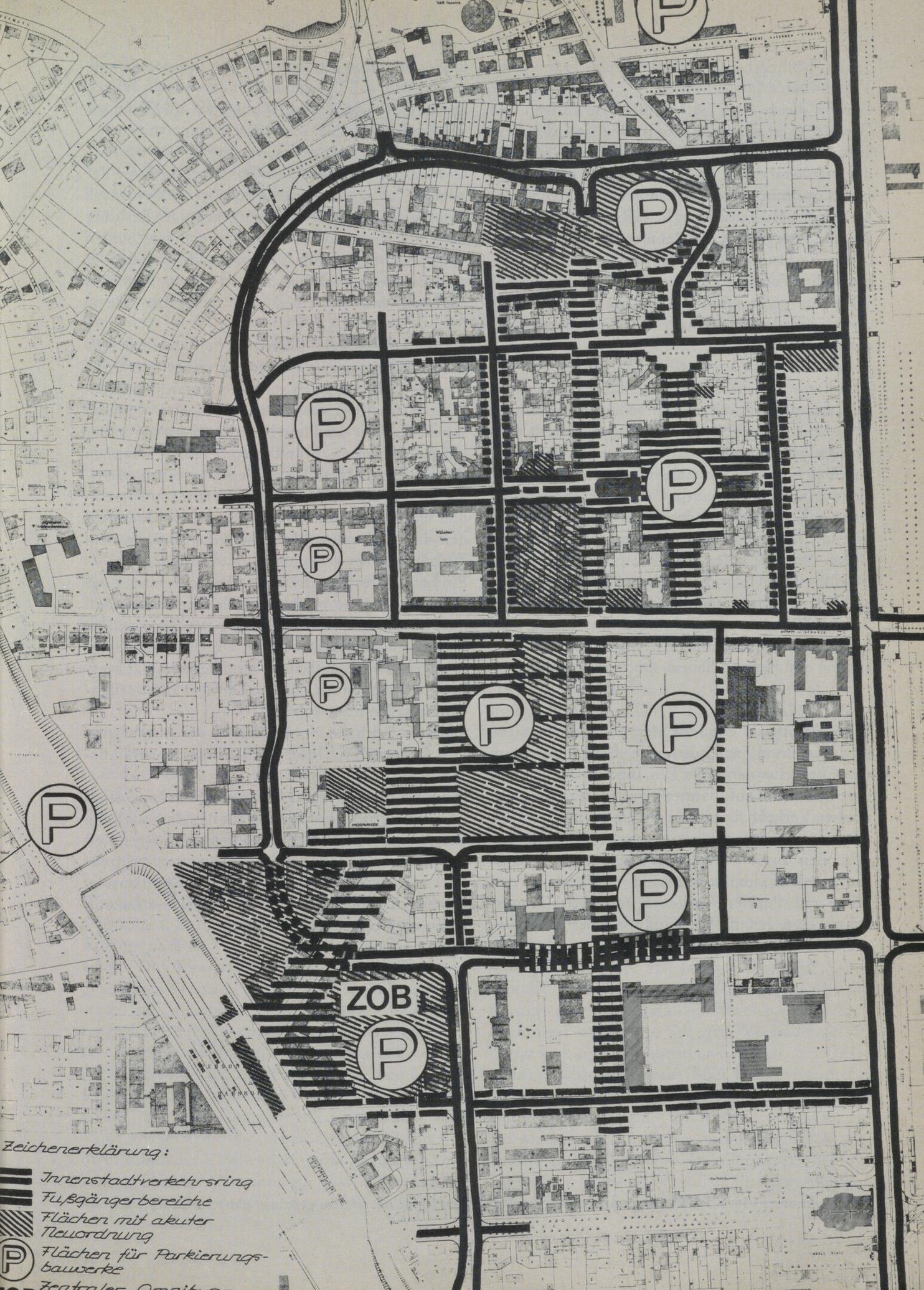
Als Übergang und als Zugeständnis sind jedoch gegenüber der Zone I Flachdach mit zurückgesetztem obersten Geschosß anstelle seitheriger geneigter Dächer, neuzeitliche architektonische Gestaltung und Materialwahl zulässig.

In *Zone III* gilt die gleiche Auflockerung, jedoch zusätzlich die Maßgabe, daß ausnahmsweise bei Nachweis einer Planung über mehrere Grundstücke zur Wahrung des städtebaulichen Zusammenhangs die bestehenden Dachformen zugelassen werden, soweit sie historischen Charakter haben.

Darüber hinaus greifen keine baurechtlichen Einschränkungen Platz, soweit die städtebauliche Geschichte der Stadt berührt ist. Als wesentlich wurde schließlich für alle Zonen bestimmt, daß zur Wahrung der historischen Eigenheiten der Altstadt erhöhte Anforderungen an die bauliche Gestaltung, insbesondere aus der Sicht der öffentlichen Verkehrswege, gestellt werden. Neubauten und Veränderungen an Altbauten müssen harmonisch aufeinander abgestimmt werden. Auf maßstäbliche Gestaltung und farbliche Abstimmung ist erhöhter Wert zu legen (vgl. §§ 3, 16, 111 LBO).

Die Belange der Denkmalpflege werden durch den Rahmenplan und vorstehende Regelungen nicht eingeschränkt. Das Landesdenkmalamt ist vor Inaussichtstellung von Entscheidungen, die von vorstehenden Regeln abweichen, zu beteiligen. Für den schon außerhalb des Kerns um den Marktplatz gelegenen Bereich zwischen Eberhard- und Schloßstraße wurde eine Sonderregelung mit der Absicht getroffen, einer neuzeitlichen Entwicklung freie Bahn zu lassen, wenn sich bauliche Maßnahmen in einen städtebaulichen Rahmen einfügen und ihre Ausführung als Ganzes gesichert sind. Darüber hinaus werden die in das Verzeichnis der Baudenkmale eingetragenen Gebäude von vorstehenden Vorschlägen nicht berührt.

Der Text zum Rahmenplan schließt mit der unscheinbaren Feststellung, daß für Bauflächen außerhalb der Abgrenzung des Rahmenplans aus städte-



Zeichenerklärung:

-  *Innenstadtverkehrsring*
-  *Fußgängerbereiche*
-  *Flächen mit akuter Neuordnung*
-  *Flächen für Parkierungsbauwerke*
-  *Zentraler Omnibushaltestelle*

baulich-historischen Gründen keine einschränkenden Vorschriften erlassen werden.

Gerade dieser Satz ist für alle Bauwilligen mit Grundstücken zwar im Altstadtgebiet, jedoch außerhalb des abgegrenzten Bezirks, von besonderer Bedeutung, weil damit eindeutig erklärt ist, daß bauliche Einschränkungen dort aufgrund städtebaulich-historischer Rücksichten nicht verlangt werden.

Mit der Feststellung des Rahmenplanes ist die seitherige Rechtsunsicherheit bei der Beurteilung baurechtlicher Vorgänge weitgehend beseitigt. Bei der Erarbeitung von künftigen Plänen im Innenstadtbereich hat der Stadtplaner damit eine klare Ausgangslage.

VIII

Es steht außer Zweifel, daß an einen begrenzten Personenkreis erhebliche Forderungen gestellt werden, die sich nur mit der Achtung vor der Geschichte begründen lassen. Die Baufreiheit wird in der als historisch erhaltenswürdig erklärten Innenstadt mehr als in allen anderen Baugebieten eingeschränkt. Einschränkende Bestimmungen fordern Opfer. Nur wenn der Betroffene davon überzeugt ist, daß diese Opfer gegenüber der Allgemeinheit und der Geschichte der Stadt gerechtfertigt sind, werden die erlassenen Richtlinien als lebendige Instrumente unserer Gesellschaft angewendet werden können und Bestand haben.

IX

Unter Berücksichtigung der Merkmale des Rahmenplans entstand inzwischen die Grundkonzeption eines Verkehrsplanes für die Innenstadt, den der Gemeinderat ebenfalls anerkannt hat. Für den fahrenden Verkehr wurde eine Ringstraße um die Altstadt als Trasse fixiert, welche die Aufgabe hat, störenden Individualverkehr vor Eintritt in den Innenstadtbereich zu sammeln und auf kurzem Wege auf Parkierungsflächen bzw. Parkierungsbauwerke zu leiten. Wer künftig als Besucher, Ein-

käufer oder dort Beschäftigter die Innenstadt aufsuchen will, soll Gelegenheit finden, seinen Wagen am Rande der Innenstadt abzustellen, und kann auf kurzem Fußweg das Geschäftszentrum erreichen.

Auf der Suche nach geeigneten Standorten für Parkierungsbauwerke kam uns die natürliche Lage der Altstadt auf einer allseits mehr oder weniger stark abfallenden Geländeplatte entgegen. Der Besucher fährt auf einer tieferen Ebene an und setzt seinen Weg als Fußgänger in die Innenstadt, nachdem er sein Fahrzeug verlassen und in einem Parkhaus abgestellt hat, auf einer höher gelegenen Ebene fort.

Der Verkehrsplan zeigt den teils vorhandenen, teils ausbaufähigen oder auf kurzen Strecken neu anzulegenden Ring mit den stadtseits daran placierten Plätzen für Parkierungsbauwerke. Des weiteren veranschaulicht der Plan die sich heute schon in der Umstrukturierung befindlichen Flächen zwischen Bahnhof und Marstall. Sie liegen in einem Kerngebiet, das sich fortschreitend als Einkaufsbereich und mit Dienstleistungen aller Art verdichtet. Auf den darin gelegenen Verkehrsflächen müssen dem Fußgänger Vorrechte eingeräumt werden.

Ein besonderes Augenmerk ist der Anlieferung der Geschäftsgebäude gewidmet. Die Versorgung soll nach Möglichkeit aus dem Inneren der Bauquartiere heraus, am besten aus einem Untergeschoß, sonst aber, gewisse Tageszeiten des Hauptgeschäftsverkehrs ausgenommen, wie seither über das vorhandene Straßennetz erfolgen.

Damit hat sich die Notwendigkeit der Abgrenzung des historischen Innenstadtdiets bereits bestätigt.

Ein wichtiger Schritt zur Aktivierung der Innenstadt ist getan, weitere in Richtung auf die Umgestaltung der Bauquartiere für die Bedürfnisse unserer Zeit werden folgen. Jeder künftigen Planung steht das Ziel vor Augen, einen lebensfähigen Stadtkern zu schaffen, in dem Geschichte, Gegenwart und Zukunft einen angemessenen Platz finden.