



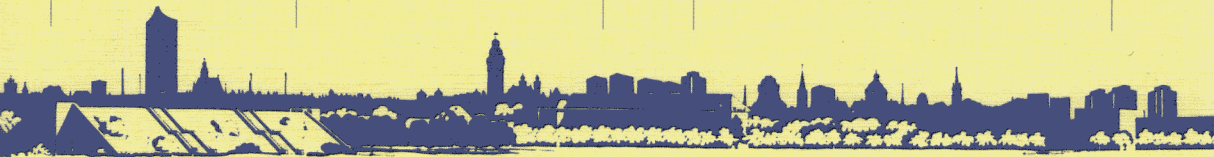
**1945**

# **BAUEN IN LEIPZIG**



**1990**

**HOTEL    UNI    RINGCAFÉ    STR. 18. OKTOBER    DT. BÜCHEREI-TÜRME    MUSIKVIERTEL**



**Rosa-Luxemburg-Stiftung Sachsen**

# BAUEN IN LEIPZIG 1945 – 1990



# BAUEN IN LEIPZIG 1945 – 1990

Akteure und Zeitzeugen auf  
persönlichen Spuren  
der Leipziger Baugeschichte

Herausgegeben von Joachim Tesch

Mit Beiträgen von

Kurt Ackermann	Hubert Schnabel
Karl-Heinz Blaurock	Horst Siegel
Hans E. Goßmann †	Witlof Stange
Ambros G. Gross	Joachim Tesch
Alice Kahl	Harry Ullrich
Hubert Maaß	Roland Weis
Siegfried Schlegel	Werner Wolf
Wilfried Schlosser	Peter Zetsche

Redaktionelle Mitarbeit:  
Jürgen Kramp

Rosa-Luxemburg-Stiftung Sachsen 2003



Erklärung des Herausgebers:

Die Beiträge geben die Auffassung der Autoren wieder. Sie verantworten auch den Nachweis der Quellen.

Ergänzungen und kritische Hinweise können dem Herausgeber übermittelt werden:  
Prof. Dr. Joachim Tesch, Möckernsche Str. 3, 04155 Leipzig.

© 2003 Rosa-Luxemburg-Stiftung Sachsen e. V.

Harkortstr. 10

04107 Leipzig

Telefon: 0341-96 08 531

Telefax: 0341-21 25 877

RosaLuxemburg-Stiftung.Sachsen@t-online.de

ISBN 3-89819-159-1

Zweite, ergänzte und durchgesehene Auflage

Redaktionsbeirat: Karl-Heinz Blaurock, Jürgen Kramp, Hubert Schnabel,  
Horst Siegel und Joachim Tesch

Satz: Lutz Höll

Umschlaggestaltung: Horst Siegel mit Zeichnungen von Wolfgang Müller, Hans-Dietrich  
Wellner und Heinz Auspurg (Stand: Mitte 80er Jahre)

Herstellung: GNN Verlag Sachsen/Berlin GmbH  
Badeweg 1, D-04435 Schkeuditz

## *INHALTSVERZEICHNIS*

Geleitwort

Vorwort .....	9
Übersichtskarte von Leipzig mit Stadtbezirks- und Ortsteilgrenzen .....	15

### **I. Planen, Bauen und Gestalten – Bedingungen und Ergebnisse**

<b>1. Bedingungen für das Bauen in den Städten der DDR</b>	
<i>Joachim Tesch</i> .....	19
1.1. Die Jahre 1945-1960: Überwindung der Kriegsfolgen und Formierung des staatlichen Bauwesens .....	19
1.2. Wirtschaftspolitische Bedingungen für das Bauen in den sechziger Jahren .....	28
1.3. 1971-1980: Bauen voller Hoffnung und Optimismus .....	37
1.4. Die achtziger Jahre: Wachsende Kluft zwischen Zielstellungen und Ergebnissen .....	42
<b>2. Gesellschaftliche Entwicklung und Bauen in Leipzig</b>	
<i>Hubert Schnabel</i> .....	49
2.1. Der Neubeginn .....	49
2.2. 1949/1950 – Beginn einer neuen Etappe .....	57
2.3. 1961-1970 – ein bewegendes Jahrzehnt in der Entwicklung der Stadt und des Bauwesens .....	63
2.4. Bauen nach dem VIII. Parteitag der SED .....	73
2.5. Ein Resümee .....	83
<b>3. Territorialplanung – Aufgaben, Erreichtes und Probleme</b>	
<i>Karl-Heinz Blaurock</i> .....	86
3.1. Die Anfangsjahre der Planwirtschaft in Leipzig: 1945-1960 .....	86
3.2. Die 60er Jahre: Wachsende Anforderungen an die Bautätigkeit und territoriale Rationalisierung .....	95
3.3. 1971-1980: Gemeinschaftsarbeit zwischen der Stadt, der Industrie und den Wissenschaften .....	104
3.4. Das letzte Jahrzehnt: Der Plan und das Leben .....	108

<b>4. Generalbebauungsplanung – Ziele, Aussagen und Ergebnisse</b>	
<i>Horst Siegel</i> .....	115
4.1. Der erste Leipziger Generalbebauungsplan von 1929 .....	116
4.2. Baupläne der unmittelbaren Nachkriegszeit .....	118
4.3. Städtebauliche Planungen in den 50er Jahren .....	121
4.4. Generelle Stadtplanung in den 60er Jahren .....	125
4.5. Generalbebauungsplan der Stadt Leipzig 1970 .....	132
4.6. Generalbebauungsplan der Stadtregion Leipzig von 1976 .....	145
4.7. Wohnungsbauprogramm und Stadtentwicklung in den 70er und 80er Jahren ....	153
4.8. Fortschreibung / Neufassung des Generalbebauungsplans in den 70er und 80er Jahren .....	166
4.9. Resümee .....	177
<b>5. Gestaltung des Stadtzentrums – Geplantes und Gebautes</b>	
<i>Ambros G. Gross</i> .....	179
5.1. Zerstörung und Wiederaufbau – Planungen und Projekte von 1945 bis 1960 ...	179
5.2. Die 800-Jahr-Feier der Stadt und die Bauten der 60er Jahre im Stadtzentrum .....	196
5.3. Die Entscheidungen des Jahres 1968 zur weiteren Gestaltung des Stadtzentrums in den siebziger Jahren .....	201
5.4. Die Messemagistrale »Straße des 18. Oktober« und der Wettbewerb zur Umgestaltung des Bayrischen Platzes – Die Messekonzeption von 1971 .....	219
5.5. Planungen in den 80er Jahren .....	227
5.6. Zurück zu den historischen Baufluchten in der Altstadt .....	235
<b>6. Entwicklung des Wohnungsbaus und seiner materiell-technischen Basis</b>	
<i>Peter Zetzsche</i> .....	239
6.1. Ausgangslage und Neubeginn 1945-1950 .....	239
6.2. Die 50er Jahre – der Beginn des Wohnungsneubaus .....	245
6.3. Die 60er Jahre und die moderne Stadtgestaltung Leipzigs .....	252
6.4. Die 70er Jahre – der umfangreichste Wohnungsbau in der Geschichte Leipzigs .....	257
6.5. Die 80er Jahre – weiterer extensiver Neubau und Beginn des innerstädtischen Wohnungsbaus .....	264
<b>7. Generalverkehrsplanung und Verkehrsentwicklung</b>	
<i>Kurt Ackermann</i> .....	275
7.1. Bebauungs- und Verkehrsplanung vor 1945 .....	275
7.2. Verkehrsplanerische Konzepte 1945-1965 .....	276
7.3. Die Generalverkehrsplanungen der Jahre 1965-1980 .....	284
7.4. Der Generalverkehrsplan Leipzig 1975/76 .....	304
7.5. Die verkehrsplanerischen Konzepte der 80er Jahre .....	312
7.6. Zusammenfassung .....	314

<b>8. Stadttechnische Versorgung – Entwicklungen und Probleme</b>	
<i>Wilfried Schlosser</i> .....	317
8.1. Grundsätzliches zur technischen Infrastruktur der Stadt Leipzig .....	317
8.2. Zur Energieversorgung der Stadt .....	322
8.3. Zur Wasserversorgung der Stadt .....	329
8.4. Leitungsorganisatorisches .....	333

## **II. Persönliche Reminiszenzen und Anmerkungen**

<i>Hans E. Góßmann</i> : Baureparaturen – Leistungen unter schwierigen Bedingungen .....	337
<i>Ambros G. Gross</i> : Leipzig sollte die Olympischen Spiele 2004 ausrichten .....	346
<i>Alice Kahl</i> : Imageprobleme des Neubaugebietes Leipzig-Grünau .....	353
<i>Hubert Maab</i> : Denkmalpflege als Konfliktfeld .....	364
<i>Siegfried Schlegel</i> : Bauleute haben Namen .....	373
<i>Hubert Schnabel</i> : Polnische Bauleute in Leipzig .....	382
<i>Horst Siegel</i> : Ende '67/Anfang '68 – zwischen Verantwortung und Ohnmacht .....	387
<i>Witlof Stange</i> : Planen und Bauen für den Sport .....	396
<i>Joachim Tesch</i> : Warum die Wohnungsfrage bis 1990 in Leipzig nicht gelöst wurde ..	406
<i>Harry Ullrich</i> : Das Bauwesen in den Stadtbezirken .....	416
<i>Roland Weis</i> : 30 Jahre in der Stadtverwaltung .....	422
<i>Werner Wolf</i> : Der lange Weg zum Neuen Gewandhaus .....	432

## **III. Anhang**

Verzeichnis spezieller Abkürzungen .....	445
Literatur zu Bauten und zum Bauen in der Stadt Leipzig 1945-1990 – eine Auswahl .....	447
Biografien der Autoren .....	456
Personenverzeichnis .....	463
Zeittafel zum Bauen in Leipzig / Erläuterung zum Faltblatt .....	468





»Eine alte Sache: die Stadt und ich.  
Ich bin in der Stadt, die Stadt in mir.«  
Kazimierz Brandys

## Vorwort

Dieses Buch widmet sich dem Baugeschehen in Leipzig, der baulichen Planung und Gestaltung der Stadt. Genauer: Es unternimmt den Versuch, über eine Phase der über achthundertjährigen Baugeschichte der westsächsischen Großstadt nachzudenken und sie lebendig zu machen. Das Buch erfasst den Zeitabschnitt von 1945 bis 1990: Wenige Jahrzehnte einer langen Stadt- und Baugeschichte nur, aber eine durchaus spannende und interessante. Es sind die schweren Jahre des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg, mit dem der deutsche Faschismus Europa überzogen hatte, und die Zeit der Deutschen Demokratischen Republik, der gescheiterte Versuch, auf deutschem Boden eine Alternative zur Macht des Großkapitals zu schaffen. Welche Spuren die Stadtplaner, Architekten und Bauleute in diesen 45 Jahren hinterlassen haben, lässt sich genau beschreiben. Aber welchen Platz diese Jahre in der Baugeschichte der Stadt einnehmen, von welchem historischen Wert ihre stadtstrukturellen Entwicklungen und ihre Bauten sind, ist heute noch nicht zu sagen. Erst spätere Generationen werden das endgültig beurteilen können.

Eine Bewertung des Planungs- und Baugeschehens dieser Jahrzehnte ist nicht möglich, ohne einen Blick auf die Baugeschichte der Stadt zu werfen, auf das, was frühere Generationen geschaffen haben und welche Wunden der Zweite Weltkrieg hinterließ. Leipzig gehört zu jenen Städten in Deutschland, die trotz der schweren Kriegszerstörungen über ein in Jahrhunderten gewachsenes Stadtbild mit alten Straßen und Platzräumen, einem kompakten, funktionalen Stadtkern und einer Fülle großartiger Bauwerke vieler Generationen und Stilepochen verfügen. Sie sind Zeugnisse einer einzigartigen und erfolgreichen Stadtentwicklung.

Seine Stadtwerdung verdankte Leipzig den zwei großen europäischen Handelsstraßen »via regia« und »via imperii«, die sich in der Elster-Pleiß-Aue kreuzten: ein idealer Ort für eine Ausspanne, ein Platz zum Siedeln und zum Handeln. Weit vor unserer Zeitrechnung war dieser Raum besiedelt; im 10. Jahrhundert entwickelte sich ein befestigter Ort, ein zentraler Handelsplatz mit einer Burganlage. Im Jahr 1015 wurde diese Siedlung erstmals in einer Chronik des Bischofs *Thietmar von Merseburg* als *Urbs Lipsk* erwähnt.

Das Jahr 1165 war Ausgangspunkt der Entwicklung zur »Bürgerstadt«, als die Stadt durch den Markgrafen *Otto von Meißen* mit der Verleihung der Stadtrechte auch die Marktrechte erhielt. Seither war die bauliche Entwicklung Leipzigs aufs engste mit ihrem Ausbau als Handels- und Messemetropole verbunden. Es gibt keine zweite Stadt in Deutschland, von der das in dieser Weise zu berichten ist. Die Verleihung des Messe-

privileges 1497 durch Kaiser *Maximilian I.* ermöglichte die Entwicklung der Stadt zur mitteldeutschen, später deutschen und europäischen Handelsmetropole. Mit dem Privileg von 1497 und dem zweiten von 1507 wurden die herausragende Stellung und alleinige Dominanz Leipzigs als Handels- und Messeplatz fixiert. Damit hatte die Bürgerschaft alle Chancen, einen beispielhaften Wohlstand zu schaffen, der die Stadtgestaltung und ihre Architektur fortan prägte.

Bereits seit dem 13. Jahrhundert war eine Fläche bebaut, die dem heutigen Stadtkern innerhalb des Ringes entspricht. Auf der ältesten bekannten Leipziger Stadtansicht, einem Holzschnitt vermutlich von *Hans Krell* anno 1547, ist ein gut strukturiertes Netz von Straßen und Märkten zu erkennen, dazu die beiden Stadtkirchen St. Thomas und St. Nikolai sowie gewaltige Wehranlagen, die die Stadt umschlossen. Vier Tore waren Ein- und Ausgang. Zu den großen Leistungen dieser Zeit trug der Leipziger Baumeister und Bürgermeister *Hieronymus Lotter* (1497-1580) bei. Mit seinem Namen sind das Alte Rathaus (1556), ein Meisterwerk der Renaissance, und die Alte Waage, Bürgerhäuser und Befestigungsanlagen wie die Pleißenburg und die Moritzbastei verbunden.

Die Gründung der Universität im Jahre 1409 bildete neben Handel und Messe einen weiteren städtebaulichen Faktor. Nicht nur Gebäude der Universität prägten künftig das Stadtbild, auch Einrichtungen der Forschung und Medizin, der Kunst und Wissenschaft, Verlage und Druckereien siedelten sich an – Leipzig entwickelte sich zur Stadt des Buches und der Polygraphie. In ihren Mauern erschien die erste deutsche Tageszeitung, eröffnete die Deutsche Bücherei als Nationalbibliothek, wurde die erste deutsche Buchmesse organisiert, nahm der Deutsche Börsenverein seinen Sitz. Leipzig stieg zum nationalen Zentrum der Kunst und Kultur auf: *Bach* und *Mendelssohn*, *Goethe* und *Schiller* lebten und wirkten hier.

Nach 1800 wuchs die Stadt immer stärker über die mittelalterlichen Stadtbefestigungen hinaus, die Vorstädte entstanden. Bereits 1839 wurde Leipzig an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Stadt hatte damit beste Voraussetzungen für die Ansiedlung und Förderung der neuen Großindustrien und Techniken. So entwickelte sich in der inneren Ostvorstadt ein Zentrum der Polygraphie mit Buchdruckereien und Verlagen. Im Leipziger Westen wuchs Plagwitz: 1821 noch ein Dorf mit 26 Häusern und 150 Einwohnern, wohnten und arbeiteten hier 1890 zur Zeit seiner Eingemeindung bereits über 13 000 Menschen. *Carl Erdmann Heine* machte sich um die Erschließung dieses Gebietes verdient. Er ließ Kanäle bauen, wollte gar die Flüsse Elster und Saale miteinander verbinden, half so entscheidend, dass aus dem Dorf ein Zentrum der Industrie wurde.

Zwischen 1871 und 1914 stieg die Einwohnerzahl Leipzigs von 100 000 auf 625 000 an. Nach Berlin, Hamburg und München wuchs Leipzig zur viertgrößten Stadt in Deutschland. Die Fläche des Stadtgebiets verfünffachte sich. Begleitet wurde dieser Riesensprung von einer nie gekannten Bautätigkeit. Nicht nur ausgedehnte Wohngebiete und Villenviertel entstanden, sondern auch Bauten für eine moderne Infrastruktur: Gas- und Elektrizitätswerke, Krankenhäuser und Schulen, Museen und Theater, Postämter und Bahnhöfe, Banken und Geschäftshäuser. Viele repräsentative Bauten, die heute noch das Gesicht der Stadt prägen, entstammen dieser Zeit: der Hauptbahnhof, das Neue Rathaus mit Stadthaus, das Reichsgericht (heute: Bundesverwaltungsgericht), die Universitätsbibliothek Albertina, die Kunstgewerbeschule (heute Hochschule für Grafik und Buchkunst), das Königliche Konservatorium (heute Hochschule für Musik und Theater),

Banken und Hotels sowie die architektonisch bemerkenswerten Gebäude im Italienischen Palazzostil an der Schillerstrasse.

Die Zeit der Industrialisierung veränderte auch das Ausstellungs- und Messewesen. Als erste Messe der Welt kreierte Leipzig die Mustermesse, eine revolutionierende Idee. Natürlich erforderte dieser neue Messetyp auch neue Gebäude. *Hugo Licht*, Architekt des Neuen Rathauses, des Konservatoriums und des Alten Grassimuseums, schuf ab 1893 mit dem Städtischen Kaufhaus den ersten Messepalast als Wiege der Mustermesse. Weitere das Zentrum prägende Messebauten entstanden von der Jahrhundertwende bis zum Ersten Weltkrieg. Dazu gehörten der Messepalast Reichshof, die Messehäuser Specks Hof, Handelshof, Mädlerpassage, Dresdner Hof und Stentzlers Hof sowie der Zentralmessepalast. Mit insgesamt 35 Messepalästen entstand eine einmalige Konzentration von Handelshäusern in einem innerstädtischen Raum.

Dieser regen Bautätigkeit verdankt Leipzig auch, dass es heute als die architektonische Hauptstadt des Historismus gilt. Von den rund 15 000 Baudenkmalen der Stadt, die gegenwärtig erfasst sind, stammt der größte Teil aus dieser Zeit. Zu ihnen zählen besonders viele architektonisch sehenswerte Wohngebäude und Stadtvillen im Süden, Norden und Nordwesten der Stadt. Dabei gilt das Waldstraßenviertel als einmaliges Freilichtmuseum der Architektur des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Insgesamt umfasst dieses Gebiet 550 Gebäude, die überwiegend unter Denkmalschutz stehen.

Mit den Jahren um den Ersten Weltkrieg war die Entwicklung der Stadt und ihres Zentrums im wesentlichen abgeschlossen. In wenigen Jahrzehnten war Leipzig in den Rang einer der größten und bedeutendsten Städte Deutschlands und zu einer internationalen Welthandelsmetropole aufgestiegen. Wichtigstes Ereignis dieser Zeit war der Bau des neuen Messekomplexes am Fuße des Völkerschlachtdenkmal, der 1920 in Betrieb ging. Damit erhielt das Messegeschehen neben den Messehäusern der Innenstadt neue Hallen und Freiflächen für die Präsentation technischer Ausstellungsgüter. Die bauliche Ausformung der Stadt ging in den 20er Jahren erfolgreich weiter; davon zeugen die ersten Hochhäuser der Stadt am Augustusplatz, der Bau des neuen Grassimuseums und der Ausbau des städtischen Zoologischen Gartens.

Mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten in Deutschland wurde die Stadtentwicklung jäh unterbrochen. Auch in Leipzig hatten alle Räder für den Sieg zu rollen. Aber zuvor zündeten die Nazi-Horden auch in der weltoffenen Stadt die große Synagoge in der Gottschedstraße, weitere Synagogen und Betstätten sowie Geschäftshäuser und Läden jüdischer Besitzer an. Das Inferno des Zweiten Weltkrieges, vom deutschen Faschismus in die Welt getragen, kehrte an seinen Ausgangspunkt zurück. Eine Folge: Mehr als 35 000 Leipziger starben und ein Viertel der Bausubstanz der Stadt wurde vernichtet.

Nach schweren Flächenbombardements vor allem im Dezember 1943 und Jahren der Kriegswirtschaft war die leidgeprüfte Stadt kaum noch lebensfähig. Von den 1942 vorhandenen 225 000 Wohnungen waren am Kriegsende nur noch 101 000 unbeschädigt, die anderen beschädigt oder zerstört. 830 öffentliche Gebäude waren schwer getroffen, 200 für immer verloren. Alle Theater- und Konzertsäle waren vernichtet; drei Viertel der Messebauten lagen in Schutt und Asche. Kulturhistorisch einmalige Bauten wiesen schwere Schäden auf: das Alte Rathaus, die Alte Waage, die Hauptpost, der Hauptbahnhof, die Kongresshalle, das Bildermuseum, das Gewandhaus, die Oper, dazu viele repräsentative Bürgerhäuser und wissenschaftliche Einrichtungen der Stadt. Große Teile der



Infrastruktur waren unbrauchbar. Nur noch zehn Prozent des Schienennetzes der Straßenbahn waren befahrbar. Die Wasserversorgung war gefährdet.

Das Industriezentrum Leipzig hatte stark von seiner wirtschaftlichen Kraft eingebüßt. Bedeutende Teile des Industripotentials waren zerstört. Allein 70 Prozent der graphischen Industrie wurden Opfer alliierter Bomben; über 30 Prozent der Kapazitäten des Maschinenbaus gingen verloren. Hinzu kam, dass die Industrie durch ihre Umstellung auf Rüstungsproduktion stark deformiert war. Das betraf rund 250 Betriebe der Stadt. Der Neubeginn erfolgte also unter unvorstellbar schwierigen Bedingungen. Es ist heute kaum nachvollziehbar, welche heroischen Leistungen notwendig waren und vollbracht wurden, um die Stadt wieder lebensfähig zu machen. Das ungeheure Ausmaß der Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges war der schwerste Eingriff in der über achthundertjährigen Geschichte der Stadt. Wunden und Langzeitfolgen beschäftigen die Bauleute noch heute.

Den schweren Wiederaufbau und die bauliche Entwicklung Leipzigs in den Jahren von 1945 bis 1990 möchte dieses Sachbuch seinen Lesern nahe bringen. Zugleich sollen damit die Hintergründe für die komplizierten Bedingungen des Bauens in dieser Periode und auch für manche Fehlentwicklungen erhellt werden. Dabei geht es nicht darum, sie zu entschuldigen, sondern zu verdeutlichen, was die neuen Bauherren nach dem gesellschaftlichen Umbruch 1989/1990 vorfanden, worauf sich ein neuer Abschnitt in der Baugeschichte der Stadt gründen konnte und was unter den veränderten Bedingungen zu korrigieren war.

Die Autoren des Buches sind Akteure und Zeitzeugen dieser Jahre. Sie standen – in unterschiedlichen Funktionen und unterschiedlich lange – in Verantwortung für die Entwicklung von Leipzig, für städtebauliche Veränderungen und architektonische Lösungen der Gesamtstadt und ihres Umlandes, für einzelne Quartiere sowie einzelne Ensembles und einzelne Bauten. Aus ihrer persönlichen Sicht berichten sie, wie nach Kriegsende die schweren Wunden geheilt und wie in 40 Jahren DDR in Leipzig geplant und gebaut wurde.

Dass alle Autoren diese Jahre überwiegend »mitten in der Stadt« mitgestaltet und gelebt haben, verleiht dem Buch eine hohe Authentizität, erlaubt unterschiedliche Sichten aus der unteren Ebene des Geschehens und erweitert die zahlreiche, bisher vorwiegend aus der »Königsebene« geschriebene Memoirenliteratur um originäre Handschriften. Beabsichtigt war jedoch nicht, die Leistungen mit einer weiteren Bild- und Fotodokumentation zu belegen; wer eine solche sucht, sei auf die zahlreich vorhandenen älteren und neueren Bände in Bibliotheken und im Buchhandel verwiesen.

Ziel von Herausgeber und Autoren ist es, mit der Draufschau auf 45 Jahre Stadtentwicklung und Bauen in Leipzig jene zu würdigen, die die Baugeschichte dieser an berühmten Baumeistern und gerühmten Bauten reichen Stadt weitergeschrieben und bereichert haben. Das sind besonders die Trümmerfrauen der ersten Nachkriegsjahre und die Zehntausende von Bauarbeitern. Das sind die Stadt- und Verkehrsplaner, die Architekten und Bauingenieure, die Denkmalpfleger und Wissenschaftler. Das sind alle, die in Leipzig für das Bauen von 1945 bis 1990 gearbeitet haben. Insofern ist dieses Buch auch ein Buch gegen das Vergessen und das Kleinreden von Leistungen – aus welchen Gründen auch immer.

Die Zeit der DDR war natürlich auch für die Bauleute geprägt von Widersprüchen, durch falsche Weichenstellungen und politisch motivierte Entscheidungen, die in Leipzig einerseits den Wiederaufbau kriegszerstörter historisch wertvoller Baudenkmale ermög-

lichten, aber andererseits auch unersetzbar nahmen. Ein markantes Beispiel für letzteres ist die Sprengung der Universitätskirche im Mai 1968. Das Buch spart diese und andere Tatsachen nicht aus.

Erklärtes Ziel der DDR war es, jedem eine eigene, bezahlbare Wohnung zu geben. Das Wohnungsbauprogramm in seiner proklamierten Einheit von Erhaltung (Instandsetzung/Modernisierung), Aussonderung (Funktionsänderung/Abbruch) und Neubau (Ersatz/Erweiterung) war nicht nur eine gewaltige Aufgabenstellung, sondern zugleich ein entscheidendes Element des Stadtumbaus und somit der Stadtgestaltung. Die Wirtschaftskraft des Landes reichte jedoch nicht aus, um die hohen Ziele zu erfüllen und die große Aufgabe in ihrer Einheit zu realisieren. Zwar wurde im Neubau von Wohnungen Beachtliches geleistet, auch in Leipzig entstanden mit Grünau und Paunsdorf große Wohnsiedlungen am Rande der Stadt, aber die Altbausubstanz der Stadt – von Ausnahmen abgesehen – verfiel zusehends. Die politische Führung der DDR und der Stadt musste sich deshalb 1989/1990 öffentlich die Frage gefallen lassen: »Ist Leipzig noch zu retten?«

Bauleute, Stadtplaner und Architekten hatten zu allen Zeiten Projekte, Vorstellungen und Träume, die sich mit dem Machbaren rieben. Das war in der DDR nicht anders. Hinzu kam hier aber eine permanente Mangelwirtschaft: Es fehlte an Baustoffen und Ausbaumaterialien, an Kapazitäten besonders für die Rekonstruktion und Modernisierung sowie an technischen Ausrüstungen für modernes, zeitsparendes Bauen. Die Material-, Finanz- und Personaldecke war ständig zu kurz, zunehmend im letzten Jahrzehnt der DDR. Das Leipziger Baugeschehen war fest eingebunden in das Planungssystem des Staates. Es bot der Verwaltung der Stadt Möglichkeiten und setzte zugleich Schranken. Denn die Planvorgaben hatten Gesetzeskraft und waren verbindlich. Zu allen diesen Tatsachen ist im Buch zu lesen. Die Gründe dafür tiefgründig zu analysieren, konnte nicht Aufgabe der Zeitzeugen sein, würde den Rahmen dieser Publikation sprengen.

Dem Leser sei deshalb angeraten, das Planen und Bauen in Leipzig in der Periode von 1945 bis 1990 nicht nur als regionalen Prozess zu sehen, sondern sie in die gesellschaftlichen Gegebenheiten und Zwänge jener Jahrzehnte einzuordnen sowie die sehr unterschiedlichen materiellen und finanziellen Voraussetzungen beider deutscher Staaten in seine persönlichen Wertungen einzubeziehen. Mit dem Blick auf das große Ganze sind Entscheidungen und Entwicklungen für und in Leipzig besser zu verstehen.

In diesem Zusammenhang muss noch auf etwas hingewiesen werden: Leipzig, zweitgrößte Stadt des Staates, war die einzige Messestadt in der DDR. Zweimal im Jahr – im Frühjahr und Herbst – beherbergte sie das größte internationale Handelsereignis im sozialistischen Wirtschaftsraum (RGW bzw. COMECON). Die DDR wickelte mehr als die Hälfte ihres Außenhandels über Leipzig ab. Die Messe war für die Führungsspitze der DDR von eminenter wirtschaftlicher und auch politischer Bedeutung für die Innen- und Außendarstellung ihres Staates. Deshalb ist es nur zu verständlich, dass bei dieser Funktion der Stadt die Berliner Zentrale auf Leipzig ein besonderes Auge richtete – zum Vorteil und zum Nachteil der Stadt. Die endgültige Entscheidung fällt und fällt in der Regel immer der Bauherr und somit der Auftraggeber – und dies unabhängig von der jeweiligen Gesellschaftsformation. So ist zu erklären, dass manche Entscheidungen zum Bauwesen und zur Architektur Leipzigs in diesen Jahren letztlich außerhalb des Rathauses der Messestadt getroffen oder vorbestimmt wurden.

Das Buch gliedert sich in drei Teile. Der erste Teil enthält mehr oder weniger systematische Darstellungen wesentlicher Seiten der Planungs- und Bautätigkeit für den Gesamtzeitraum 1945-1990; dabei ist manches aus der Erinnerung beschrieben, ohne dass es wissenschaftlich akribisch mit Dokumenten o. ä. belegt werden konnte. Im zweiten Teil, alphabetisch nach Autoren geordnet, kommen weitere Zeitzeugen zu Wort, die einzelne herausragende Aspekte, Ereignisse und Momente aus persönlicher Sicht schildern. Und im dritten Teil, dem Anhang, befinden sich Erläuterungen zu der beigefügten Zeittafel sowie weitere Informationen, die für die Nutzung und das Verständnis des Buches bedeutsam sind.

Das Buch beansprucht nicht, eine vollständige Darstellung der Baugeschichte Leipzigs in den Jahren von 1945 bis 1990 zu geben. Das war weder vom Umfang her möglich, noch waren alle in Frage kommenden Akteure in der Lage oder willens, sich zu äußern. So ist manches zufällig, es fehlen etliche »Bauteile«, die hoffentlich eines Tages noch von anderen, vor allem jüngeren Autoren geborgen und bewahrt werden.

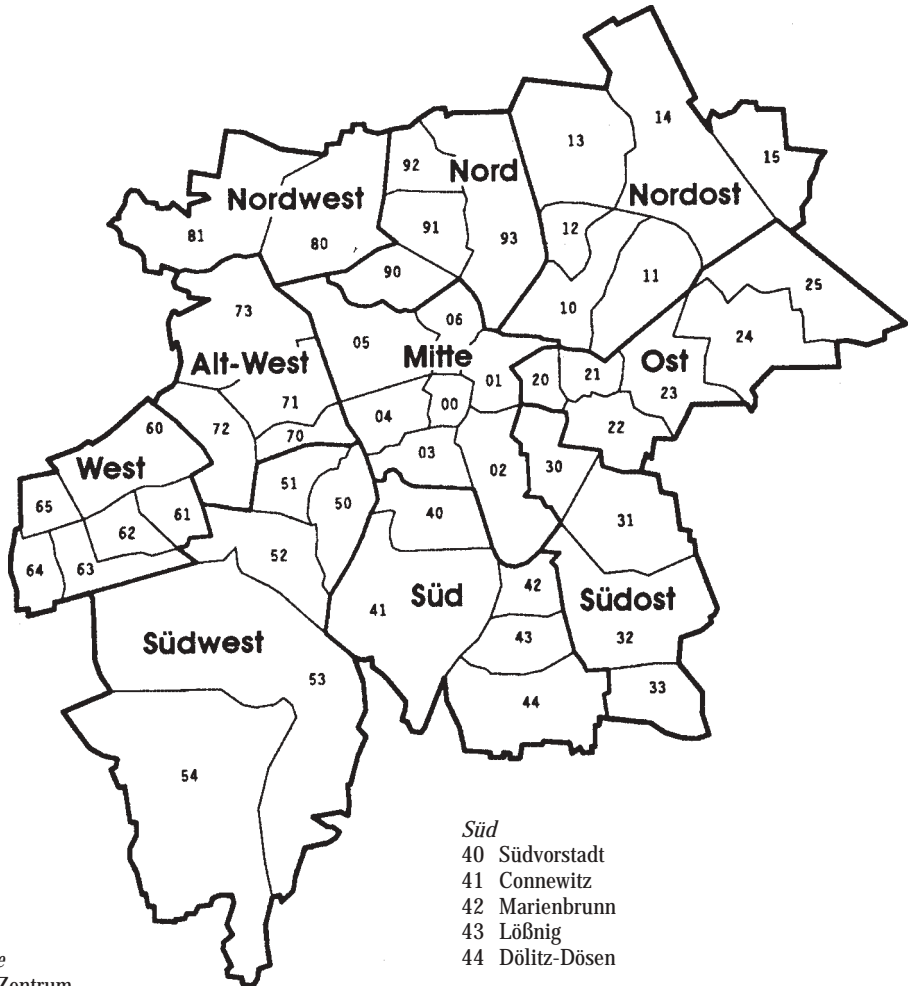
Schließlich möchten wir nicht versäumen, allen – auch den namentlich nicht genannten – Persönlichkeiten zu danken, die als Diskussionspartner oder Konsultanten zum Entstehen dieser Publikation beigetragen haben.

Einen in der Diskussion zur Vorbereitung der Veröffentlichung mehrfach an uns heran getragenen Wunsch – wir möchten uns auch zum Bauen in den neunziger Jahren äußern – konnten und wollten wir nicht erfüllen. Zwar ist der Blick zurück auf die damaligen Jahrzehnte inzwischen auch durch die Wende 1989/1990 und das nachfolgende Jahrzehnt gebrochen, aber über das Baugeschehen seitdem zu berichten, kam uns nicht zu. Wir hoffen aber, dass unsere Berichte das Verständnis für das Gebaute erleichtern, das eine neue Generation von Architekten und Städtebauern vorgefunden hat und mit dem sie umgehen muss – so oder so. Und wir hoffen, dass sie den Mut und die Kraft hat, den Pessimismus zu überwinden, den Kazimierz Brandys in seinen fiktiven Briefen an Frau Z. (deutsch Berlin 1965) wie folgt geäußert hat:

*»Wir sind heute nicht fähig, eine solche Stadt [wie vor Hunderten von Jahren, d. Verf.] zu bauen. Wir können ein Stadion bauen, einen Wohnblock oder eine Millionärsvilla, aber wir sind nicht imstande, einen Komplex von Gebäuden zu projektieren, der eine moderne Stadt wäre, der einen neuen Typ der Kommunikation unter den Menschen ausdrückt. [...] Anfängen von der Familie über das System der gesellschaftlichen Produktion, die Organisation der Macht, die Kulturkonzeption und die Vorstellungen über die Vorsehung ist alles in Frage gestellt. Das Leben währt fort, da die Mechanismen funktionieren, aber es ist nicht ein bewusstes soziales Planen.«*

Leipzig, im Mai 2003

Der Herausgeber und die Mitglieder des Redaktionsbeirates



*Mitte*

- 00 Zentrum
- 01 Zentrum-Ost
- 02 Zentrum-Südost
- 03 Zentrum-Süd
- 04 Zentrum-West
- 05 Zentrum-Nordwest
- 06 Zentrum-Nord

*Nordost*

- 10 Schönefeld-Abtnaundorf
- 11 Schönefeld-Ost
- 12 Mockau-Süd
- 13 Mockau-Nord
- 14 Thekla
- 15 Portitz

*Ost*

- 20 Neustadt Neuschönefeld
- 21 Volkmarshausen
- 22 Anger-Crottendorf
- 23 Sellerhausen-Stünz
- 24 Paunsdorf
- 25 Heiterblick

*Südost*

- 30 Reudnitz-Thonberg
- 31 Stötteritz
- 32 Probstheida
- 33 Meusdorf

*Süd*

- 40 Südvorstadt
- 41 Connewitz
- 42 Marienbrunn
- 43 Löbnitz
- 44 Dölitz-Dösen

*Südwest*

- 50 Schleußig
- 51 Plagwitz
- 52 Kleinzschocher
- 53 Großzschocher
- 54 Knauthain-Knautkleeberg

*West*

- 60 Schönaue
- 61 Grünau-Ost
- 62 Grünau-Mitte
- 63 Grünau-Siedlung
- 64 Grünau-Süd
- 65 Grünau-Nord

*Alt-West*

- 70 Lindenau
- 71 Altlindenau
- 72 Neulindenau
- 73 Leutzsch

*Nordwest*

- 80 Möckern
- 81 Wahren

*Nord*

- 90 Gohlis-Süd
- 91 Gohlis-Mitte
- 92 Gohlis-Nord
- 93 Eutritzsch

Stadt Leipzig mit Stadtbezirks- und Ortsteilgrenzen 1990 (nach Unterlagen des Amtes für Statistik und Wahlen).





# I. PLANEN, BAUEN UND GESTALTEN – BEDINGUNGEN UND ERGEBNISSE



# 1. Bedingungen für das Bauen in den Städten der DDR

*Joachim Tesch*

Bauen in Leipzig war und ist ein komplexes Geschehen mit vielen Aktionen und Akteuren auf unterschiedlichen Ebenen. Mein Beitrag – aus der Sicht jahrzehntelanger Verbundenheit mit dem Bauwesen auf verschiedenen Ebenen und in etlichen Bereichen – versucht, die gesamtstaatlichen Bedingungen für das Bauen in Leipzig zu umreißen.

Das Bauen in den Städten der DDR war – ausgehend von der nach dem Zweiten Weltkrieg vorgefundenen Bausubstanz – vor allem durch die Wirtschafts- und Sozialpolitik mit ihren in einzelnen Etappen unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen im Industrie- und im Wohnungsbau, aber auch durch das Repräsentationsbedürfnis der Gesellschaftsordnung bestimmt.<sup>1</sup>

## 1.1. Die Jahre 1945-1960: Überwindung der Kriegsfolgen und Formierung des staatlichen Bauwesens

Der Zweite Weltkrieg hinterließ neben unermesslichem menschlichem Leid im Osten Deutschlands ungeheure materielle Schäden: zertrümmerte Städte und Dörfer, zerstörte Produktionsstätten und Verkehrsanlagen. Bombennächte und Trümmeransichten in meiner Heimatstadt Rostock prägten unauslöschlich meine Kindheit; Fotos zerstörter Städte, wie die vom Kriegsende in Leipzig, lösen noch heute tiefe Emotionen in mir aus.

So mussten die Bauschaffenden unmittelbar nach Kriegsende vor allem helfen, die lebenswichtigen Existenzbedingungen wiederherzustellen und zu sichern. Aber viele

---

1 Zur Entwicklung des Bauwesens der DDR ist noch keine umfassende Darstellung veröffentlicht worden (allerdings auch nicht für die frühere BRD). In der Reihe »Zur Geschichte des Bauwesens der DDR« erschienen bei der damaligen Bauinformation der DDR nur die Bände 1 und 2. Der Band 2 (1945 bis 1949 – Bauwesen im antifaschistisch-demokratischen Aufbau. Autor: Willi Pieper. Berlin 1989) wird im folgenden genutzt [kurz: Pieper 1945-49]. Die weiteren Bände waren laut Auskunft des Autors für den Druck vorbereitet, konnten nach 1989 aber nicht mehr erscheinen. Für die Zeit von 1950-1980 lag mir nur die Buchkonzeption »Geschichte des Bauwesens der DDR« (ders. Autor, Berlin 1983) mit ersten Ergebnissen des Forschungsprojekts vor, die ich ebenfalls nutze [kurz: Pieper, Konzeption]. – Außerdem erschienen von Walter Pisternik et al. drei Bände »Chronik Bauwesen DDR«: (1) 1945-1971, Berlin 1975. (2) 1971-1976, Berlin 1979 u. (3) 1976-1981, Berlin 1985. – Neuere, allerdings cursorische Darstellungen finden sich bei Egon Hölder (Hg.): Im Trabi durch die Zeit. 40 Jahre Leben in der DDR. Wiesbaden 1992, S. 239-250 bzw. 251-264; Bernd Petruschke: Von der Entrümmung zur Plattenbauweise. 40 Jahre gebaut. Und Karl-Heinz Manzel: Von der Wohnlaube zum Wohnblock. Ziel der »registrierten Antragstellung«. – Einen knappen Überblick über die Entwicklung von 1945 bis 1990 gibt auch Dietrich Köpp: Bauen mit und ohne Plan. Struktur und Entwicklung der Bauwirtschaft in der DDR. In: Erhard Knechtel, Auf Dialog gebaut. 50 Jahre Hauptverband der Deutschen Bauindustrie. Berlin 1998. S. 145-157.

Bauarbeiter waren im Krieg geblieben, die meisten Baumaschinen unbrauchbar und die Baustoffwerke ausgefallen. Es galt, gewissermaßen aus dem »Nichts« mit Unterstützung des ganzen Volkes das Bauwesen neu zu formieren.

### *Erste Baumaßnahmen und das Entstehen neuer Verwaltungsorgane*

Nach der Erfüllung der dringendsten Bauaufgaben für die Versorgung der Bevölkerung und der Beseitigung der Trümmer von den Straßen wurde das Bauen vor allem in folgenden Richtungen organisiert: Erstens im Industrie- und Spezialbau. Im Vordergrund standen das Bauen in der Kohleindustrie, dem Herzstück des wirtschaftlichen Wiederaufbaus, sowie der Beitrag der Industriebauer für die metallurgische Basis, neue Chemieanlagen, Maschinenfabriken und Werften. Auch der Wiederaufbau von Verkehrsanlagen, insbesondere von Brücken, stellte hohe Anforderungen. Trotz großer Anstrengungen aller Beteiligten war die Verkehrslage lange Zeit sehr kompliziert.

Zweitens im Wohnungsbau. Nach der Beseitigung der größten Kriegsschäden stand der Bau neuer Wohngebäude zunächst auf dem Lande im Zusammenhang mit der Bodenreform als »Neubauern-Bauprogramm« auf der Tagesordnung. In den Städten entstanden neue Wohnungen in diesen Jahren nur in Einzelfällen. Im Jahr 1949 wurden insgesamt nur 29 800 Wohnungen neu- und ausgebaut<sup>2</sup>, das entsprach einer Wohnfläche von 1 730 000 m<sup>2</sup>.

Drittens war die Versorgung mit Baumaterialien zu verbessern. Neben der Aufbereitung der Trümmer und der Wiederinbetriebnahme von Produktionskapazitäten galt es, neue Zementwerke, Glashütten und Anlagen für bau- und grobkeramische Erzeugnisse zu errichten.

Mit der Wiederaufnahme der Bauarbeiten und im Rahmen der auf Veranlassung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) neu entstehenden Landes- bzw. Provinzialverwaltungen begannen sich auch entsprechende Baufachorgane herauszubilden. Dieser Prozess führte im Jahre 1947 dazu, dass mit der Konstituierung der Deutschen Wirtschaftskommission (DWK) als beratendes Organ der SMAD für Fragen der Wirtschaftsplanung die Hauptverwaltung Steine und Erden entstand, die für die Produktion und Verteilung der Baumaterialien verantwortlich war. Innerhalb der Hauptverwaltung Industrie wurde im September 1947 eine Abteilung Bauwirtschaft gebildet. Daraus ging im Mai 1949 die Hauptverwaltung Bauwesen bei der DWK unter Leitung von *Ernst Scholz* hervor.

### *Enteignung der Konzernunternehmen und Schaffung volkseigener Betriebe*

Auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone existierte eine Reihe großer Baukonzerne, die zum Wirtschaftssystem des Faschismus gehört und in erheblichem Maße von den Kriegsvorbereitungen profitiert hatten. Die meisten Baukonzerne verlagerten ihre Geschäftsleitungen und möglichst viele Baumaschinen in die von den Westmächten besetzten Gebiete, versuchten aber über ihre Niederlassungen in der sowjetischen Besatzungszone Positionen zu halten und den Widerstand gegen die antifaschistisch-demokratische Umwälzung zu organisieren. Im Herbst 1945 traf die SMAD deshalb

<sup>2</sup> Statistisches Jahrbuch 1968 der DDR. Berlin. S. 25.

Sicherungsmaßnahmen gegen diese Machenschaften. Mit den Befehlen Nr. 124 und Nr. 126 vom Oktober 1945 wurde das Eigentum von Nazi- und Kriegsverbrechern vorläufig beschlagnahmt und unter Zwangsverwaltung gestellt.

Beim Volksentscheid vom 30. Juni 1946 sprachen sich 77,6 Prozent der Bevölkerung des Landes Sachsen für die Übergabe von Betrieben der Kriegs- und Naziverbrecher in das Eigentum des Volkes aus. »Die Umwandlung dieser Betriebe in Volkseigentum [d. h. die Verstaatlichung – J.T.] begann durch die Sequesterkommission im Juli 1946. [...] Die Niederlassungen der Konzernbetriebe der Dyckerhoff & Widmann AG, der Wayss & Freytag AG sowie der Philipp Holzmann AG in Dresden, Leipzig, Halle, Jena und Plauen gingen ebenfalls im Juli 1946 in die Hände des Volkes [d. h. des Staates – J.T.] über.«<sup>3</sup>

Die Enteignung der Betriebe von Nazi- und Kriegsverbrechern innerhalb der Bauwirtschaft erfolgte hauptsächlich durch die zuständigen Ausschüsse der Städte und Gemeinden. In den großen Städten wurden diese Unternehmen zusammengefasst und kommunal verwaltet. Im Verlauf des zweiten Halbjahres 1946 wurden in Sachsen die Schlüsselbetriebe des Industrie- und Spezialbaus, zu denen die Kapazitäten der ehemaligen Konzernbetriebe gehörten, zur »Vereinigte Ingenieurbau-Betriebe GmbH« zusammengeführt.

Mit dem Befehl Nr. 64 vom April 1948 bestätigte die SMAD die Enteignung der Betriebe und des sonstigen Eigentums der Nazi- und Kriegsverbrecher und die Überführung »in die Hände des deutschen Volkes«. Dazu gehörten etwa 600 Bauunternehmen.

Im Januar 1949 beschloss die I. Parteikonferenz der SED, den staatlichen Sektor vorrangig zu entwickeln. Im Laufe des Jahres 1949 wurde auch ein großer Teil der in den ersten Nachkriegsjahren gewachsenen bzw. neu gebildeten Baugenossenschaften, deren Mitgliederzahl die zulässige Größe eines Handwerksbetriebes überschritten hatte, in »volkseigene« Baubetriebe übergeführt – eine Maßnahme, die sich aus späterer Sicht als sehr fragwürdig erwies. Infolgedessen betrug der Anteil der »volkseigenen« Baubetriebe an der Leistung der Bauwirtschaft im Jahre 1950 bereits 38 Prozent<sup>4</sup>, dgl. bei den Beschäftigten 36 Prozent<sup>5</sup>.

In diesen Jahren entstanden auch die »volkseigenen« Projektierungsbetriebe. Der größte Teil der 3200 Architekten, die 1948 in der sowjetischen Besatzungszone existierten, arbeitete freiberuflich bzw. privat. Viele von ihnen hatten aus humanistischer Gesinnung soziales Verantwortungsbewusstsein für das Wohnen bewiesen, hingen den fortschrittlichen Ideen des Bauhauses an und waren für internationale Tendenzen und Ergebnisse aufgeschlossen. Als ab dem zweiten Halbjahr 1948 staatliche Projektierungsbetriebe gegründet wurden, wechselten viele der besten Architekten und Ingenieure zu ihnen. So wurde im Juni 1949 auch das Entwurfsbüro der Vereinigung Volkseigener Betriebe Bau im Land Sachsen ins Leben gerufen.<sup>6</sup> Im Herbst 1949 arbeiteten rund 25 Prozent der in der Projektierung tätigen Architekten und Ingenieure in staatlichen Projektierungseinrichtungen.

---

3 Pieper 1945-49. S. 51.

4 Statistisches Jahrbuch 1956 der DDR. Berlin. S. 311.

5 Berechnet nach: Statistisches Jahrbuch 1962 der DDR. Berlin. S. 353.

6 Pieper 1945-49. S. 55.



### *Qualifizierung und Leistungssteigerung der Bauschaffenden*

Bis Ende 1947 gab es nur verhältnismäßig wenig Arbeitssuchende, die bereit waren, aus eigenem Entschluss eine Tätigkeit auf einer Baustelle aufzunehmen. Deshalb erfolgten Lenkungsmaßnahmen durch die Ämter für Arbeit und Sozialfürsorge. Allerdings handelte es sich bei den auf diese Weise gewonnenen Werkträgern zumeist um branchenfremde Kräfte. Zum Teil waren es frühere Verwaltungsangestellte oder Berufssoldaten, vielfach aber Handwerker aus dem Dienstleistungsbereich oder der Lebensmittelerzeugung und auch entnazifizierte Mitglieder der NSDAP, die sich im Faschismus mitschuldig gemacht hatten und ihre frühere Tätigkeit nicht mehr ausüben durften.

Infolgedessen sank der Anteil der Facharbeiter in den Baubetrieben, der bereits während des Krieges und in den ersten beiden Nachkriegsjahren zurückgegangen war, weiter ab. Betrug dieser Anteil Ende der zwanziger Jahre etwa 50 Prozent, so belief er sich 1947 nur noch auf knapp 30 Prozent.<sup>7</sup> Deshalb wurden verstärkt Baufacharbeiter und Bauingenieure ausgebildet. Dazu gehörten umfangreiche Umschulungsmaßnahmen. Große Anstrengungen wurden auch zur Ausdehnung und Verbesserung der Berufsausbildung in den Baubetrieben unternommen. 1949 gab es in der Bauwirtschaft etwa 40 000 Lehrlinge.<sup>8</sup>

Zudem waren für die Bauwirtschaft so schnell wie möglich neue Ingenieurkader auszubilden. Ein dafür geeigneter und schnell zum Ziel führender Weg waren Baufachschulen, die geeignete Facharbeiter in dreijähriger Ausbildungszeit zu Bauingenieuren qualifizierten. Wie in zahlreichen anderen Orten nahmen auch in Chemnitz und Leipzig Baufachschulen ihre Tätigkeit auf.<sup>9</sup>

Im Jahre 1949 arbeiteten 474 000 Berufstätige in der Bauwirtschaft<sup>10</sup>, das entsprach etwa 6,5 Prozent der Gesamtbeschäftigten in der Volkswirtschaft. Hinzu kamen 126 000 Werkträger in der Baumaterialienindustrie.<sup>11</sup>

Vielfältige Maßnahmen, darunter zur Verbesserung der Bauplanung und Bauvorbereitung sowie zur Gestaltung des Tarifsystems für die Bauschaffenden, ließen die Leistungen in den Baubetrieben erheblich steigen. Eine wichtige Rolle spielten dabei neue Baumethoden, wie sie auch auf den mit den Leipziger Messen in den ersten Nachkriegsjahren verbundenen Bautagungen vermittelt wurden. Vorbildliche Produktionsleistungen wurden breit propagiert. *Paul Sack* wurde zum Begründer der Aktivistischen Bewegung im Bauwesen (der »Hennecke« des Bauwesens). Auf Großbaustellen entwickelte die »Freie Deutsche Jugend« (FDJ) zahlreiche Aktivitäten; die Errichtung der Talsperre Sosa im Erzgebirge war das erste zentrale Jugendobjekt. Insgesamt war es eine Zeit, in der auch die Bauleute – wie die Mehrheit der Bevölkerung – mit großem Elan an die Überwindung der Kriegsfolgen gingen.

7 Ebenda. S. 103.

8 Ebenda. S. 106.

9 Ebenda. S. 106f.

10 Statistisches Jahrbuch 1986 der DDR. Berlin. S. 19. [Angaben ohne Lehrlinge.]

11 Pieper 1945-49. S. 63.

### *Neue politische und ökonomische Bedingungen für das Bauwesen*

Nachdem die SED sich zur »Partei neuen Typs« gewandelt hatte und der Parteiapparat weitgehend stalinisiert war, sollte die DDR mit dem ersten Fünfjahrplan 1951–1955 und dem von der II. Parteikonferenz der SED im Juli 1952 proklamierten »Aufbau des Sozialismus« stärker nach sowjetischem Vorbild ausgerichtet werden. Dazu wurde die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung übermäßig forciert. Die Folge war eine politische und ökonomische Krise. Als das von der Parteiführung erkannt wurde und auch unter Druck der KPdSU<sup>12</sup> mit dem »Neuen Kurs« Anfang Juni 1953 Korrekturen eingeleitet wurden, war es fast schon zu spät: Die Verbitterung eines Teils der Bevölkerung, darunter vieler Bauarbeiter<sup>13</sup>, brach am 16. in Berlin und am 17. Juni 1953 in vielen Städten der DDR offen aus. Danach wurde die Zielstellung tiefer gehängt: Es ging nur noch um die »Schaffung der Grundlagen des Sozialismus«. Und die im »Neuen Kurs« eingeleiteten Maßnahmen brachten in der Folge manche Erleichterungen für die Bevölkerung.<sup>14</sup>

Mit diesem Kurs gewann das Bauen und damit das Bauwesen an volkswirtschaftlicher Bedeutung. Neue Industriebetriebe entstanden, und mit dem wirtschaftlichen Fortschritt begann der Wiederaufbau der Städte. Die erste Aufbauphase reichte bis etwa 1955. Während dieser Jahre wurden die praktischen und theoretischen Grundlagen für eine Neuorientierung der Architektur und des Bauens in der DDR geschaffen.

### *Neuorientierung der Architektur und des Bauens*

Durch die Änderung der Eigentumsverhältnisse entstanden neue Möglichkeiten des Bauens: Ein großer Teil der Gebäude wie auch der Baubetriebe war verstaatlicht; staatliche Organe und Betriebe waren nahezu die alleinigen Auftraggeber. Grund und Boden waren zu einem großen Teil gesellschaftliches Eigentum bzw. konnten ohne größere Schwierigkeiten enteignet werden. Wichtige Voraussetzung dafür war das »Aufbaugesetz« vom September 1950<sup>15</sup>.

Das Aufbaugesetz hatte das vorrangige Ziel, die Kriegszerstörungen in den Städten zu beseitigen. Die Regierung wurde ermächtigt, Städte, Kreise und Gemeinden oder Teile hiervon zu Aufbaugebieten zu erklären. Die Erklärung bewirkte, dass in diesen Gebieten bebaut und unbebaute Grundstücke für den Aufbau in Anspruch genommen werden konnten. Im Juni 1951 wurden die Zentren einer Reihe von Städten, u. a. in Dresden, Leipzig und Chemnitz (später Karl-Marx-Stadt) zu Aufbaugebieten erklärt. Die für den Aufbau beanspruchten Grundstücke gingen in »Volkseigentum« über. Für die Inan-

12 Siehe dazu die Verfügung des Ministerrates der UdSSR vom 2.7.1953: Über die Maßnahmen zur Gesundung der politischen Lage in der Deutschen Demokratischen Republik. Veröffentlicht in: UTOPIE kreativ 149 (März 2003), S. 213ff.

13 Die Dampferfahrt, bei der das »Streikkomitee« der Berliner Bauleute gebildet wurde, fand am 13. Juni 1953 statt. Siehe Gerhard Beier: Wir wollen freie Menschen sein – Der 17. Juni 1953: Bauleute gingen voran. Frankfurt am Main 1993, S. 327f.

14 Vgl. Hermann Weber: Geschichte der DDR. München 1999, S. 53ff.

15 Gesetz über den Aufbau der Städte in der DDR und der Hauptstadt Deutschlands, Berlin (Aufbaugesetz). Vom 6.9.1950. GBl. Nr. 104, S. 965.

spruchnahme sollte nach dem Aufbaugesetz eine Entschädigung gezahlt werden; das Gesetz dazu wurde allerdings erst viel später erlassen.

Von großer praktischer und theoretischer Bedeutung für die Entwicklung des Bauens waren die vom Ministerrat der DDR im Juli 1950 beschlossenen »Grundsätze des Städtebaus«. <sup>16</sup> Von ihnen ging eine starke mobilisierende Wirkung aus, die weit über das Bauwesen hinausreichte, weil sie inmitten der Trümmer eine faszinierende Perspektive vermittelten. Die »Grundsätze« vereinten die Erfahrungen und Ideen der deutschen Städtebaupraxis der vergangenen Jahrzehnte und schlossen auch Gedankengut sowjetischer Städtebauer ein. Das klare Bekenntnis zur Stadt gründete sich auf die Nutzbarmachung ihrer sozialen, ökonomischen und kulturellen Werte. Die »Grundsätze« wandten sich bewusst gegen die besonders in den zwanziger und dreißiger Jahren in Deutschland verbreiteten Tendenzen im Städtebau, die die Stadt auflösten. Sie beachteten die historische Kontinuität der Stadt, ihre kompakte, dichte Bebauung und Besiedlung. In den »Grundsätzen« wurde gefordert, die Stadt organisch weiterzuentwickeln, die Bedeutung des Zentrums entsprechend den neuen gesellschaftlichen Anforderungen zu erhöhen und enge Wechselbeziehungen zu allen Elementen der Stadt herzustellen. Dabei sollten die topographischen Bedingungen (Geländeform, Flussläufe) weitgehend genutzt werden. Der Verkehr sollte als organisierende Komponente der Stadtstruktur stärker betont und das System der wichtigsten Straßen, Plätze und Gebäude städtebaukünstlerisch voll wirksam gemacht werden. Das Ziel des »sozialistischen Städtebaus« sollte die harmonische Befriedigung des menschlichen Anspruchs auf Arbeit, Wohnen, Kultur und Erholen sein.

Zusammen mit dem Aufbaugesetz und den Bestimmungen über die städtebauliche Planung bildeten die »Grundsätze« den Auftakt für den »sozialistischen« Städtebau in der DDR.

Am Beginn dieser Entwicklung standen auch die Gründung der Deutschen Bauakademie (später: Bauakademie der DDR. Erster Präsident: *Kurt Liebknecht*) und des Bundes Deutscher Architekten (ab 1971 Bund der Architekten der DDR – BdA).

### *Nationales Aufbauprogramm und 1. Fünfjahrplan (1951–1955)*

Das erste Jahrfünft der DDR war geprägt durch das »Nationale Aufbauprogramm« und den ersten Fünfjahrplan mit Schwerpunkten im Städtebau und in Industriezentren: Die größten Kriegsschäden wurden beseitigt; der Wiederaufbau bedeutender Kulturdenkmäler (Staatsoper Berlin, Zwinger Dresden) und einer Reihe von Altstädten beginnt; Beginn des Baus von Eisenhüttenstadt (damals StalinStadt) sowie von Straßenzügen (Lange Straße in Rostock, Karl-Marx-Allee Berlin [Ost] (damals Stalinallee, »erstes sozialistisches Städtebauensemble«, 1. Abschnitt) und Plätzen (Altmarkt in Dresden). Die Verdammung des »Formalismus« in der Kulturpolitik durch den Beschluss des Zentralkomitees der SED vom März 1951 beeinflusste auch die Architektur. Als Motto galt: »National in der

<sup>16</sup> »Schöne Städte für ein schönes Leben«. Hg.: Ministerium für Aufbau. Berlin 1950. S. 5ff. – Für einen fortschrittlichen Städtebau, für eine neue deutsche Architektur. Grundsätze und Beiträge zu einer Diskussion. Hg.: Deutsche Bauakademie. Leipzig 1951. – Siehe auch Autorenkollektiv (Ltg.: Ule Lammert): Städtebau. Grundsätze, Methoden, Beispiele, Richtwerte. Hg. von der Bauakademie der DDR. Berlin 1979. S. 42. – Thomas Topfstedt: Wohnen und Städtebau in der DDR. In: Geschichte des Wohnens. Von 1945 bis heute. Stuttgart 1999. S. 462ff.

Form – sozialistisch im Inhalt.« Zahlreiche dieser Bauwerke stehen heute unter Denkmalschutz.

1952 begann der Neubau bedeutender Industrieanlagen: des Eisenhüttenkombinats Ost, der Groß-Kokerei Lauchhammer, des Niederschachtofenwerks Calbe, des Stahlwerks Freital sowie von Chemiebetrieben und Kraftwerken.

Im August 1952 beschloss der Ministerrat der DDR die städtebaulichen Planungen der Städte Leipzig, Dresden, Magdeburg und Rostock. Am 29. August 1953 begann der Aufbau im Zentrum Leipzigs mit der Grundsteinlegung am Karl-Marx-Platz (heute wieder Augustusplatz) durch *Walter Ulbricht*.

Im Wohnungsbau waren die 1953 erlassenen Vorschriften für Arbeiterwohnungsbaugenossenschaften (AWG)<sup>17</sup> richtungsweisend. Die AWG führten einen wachsenden Anteil des Wohnungsbaus durch und verwalteten die entstandenen Wohnungen. Sie waren Zusammenschlüsse von Wohnungsinteressenten in Betrieben, Kombinat, staatlichen Organen, Verwaltungen, Universitäten und Instituten sowie Produktionsgenossenschaften des Handwerks. Die AWG sollten u. a. die Bildung von Stammebelegschaften und die Ansiedlung von Fachkräften fördern sowie den Wohnungsbau auch mit Arbeitsleistungen der zukünftigen Bewohner und deren Arbeitsstellen voranbringen. Die Bautätigkeit der aus der Vorkriegszeit stammenden sonstigen gemeinnützigen Wohnungsbaugenossenschaften (GWG) spielte dagegen nur eine sehr geringe Rolle.

### *Beginn der Industrialisierung des Bauens*

Am bedeutsamsten für die Architektur und das Bauen war die Zeit ab 1954, in der sich die für die DDR typische Form der Architektur (industrialisierter Massenwohnungsbau – Akzentuierung der gesellschaftlichen Bauten) herausbildete. In dieser Phase wandelte sich die gesamte Bauwirtschaft von einem Handwerkszweig in einen Bereich der industriellen Fertigung mit allen Konsequenzen, die das für Architekten, Wissenschaftler, Baufunktionäre und auch für Auftraggeber und Nutzer der Bauwerke hatte. Dabei spielten Erkenntnisse aus der UdSSR, die von dort heimkehrende Bauwissenschaftler – unter ihnen *Gerhard Kose*<sup>18</sup>, später Präsident der Bauakademie – mitbrachten, eine große Rolle.

1955 beschloss die 1. Baukonferenz der DDR das »Programm der umfassenden Industrialisierung und Typisierung des Bauens«; dem folgte der Beschluss des Ministerrates über »Die wichtigsten Aufgaben im Bauwesen«.<sup>19</sup> Mit der »2. Wissenschaftlich-technischen Konferenz der DDR zur Standardisierung, Typisierung und Normung« wurden zugleich Richtlinien für eine einheitliche Typenprojektierung im Bauwesen erlassen.

In dieser Zeit begann auch der industrielle Wohnungsbau, verbunden mit der Typenprojektierung von »Plattenbauten«: Der Bau von neuen Wohnstädten in Hoyerswerda und Schwedt, die Errichtung der Satellitenstadt Halle-Neustadt sowie von reinen Wohnsiedlungen wie in Rostock (Lütten Klein) und in Berlin (Ost).

17 Siehe VO über die AWG in der Fassung vom 23.2.1973 mit dem als Anlage beigefügten verbindlichen Musterstatut (GBl. I. S. 109).

18 Gerhard Kose: Produktivkraft Wissenschaft. Berlin 1957. Ders.: Unternehmen Wissenschaft. Erinnerungen. Berlin 1989. Siehe besonders S. 284ff.

19 GBl. I 1955. S. 297ff.

Das industrielle Bauen – vor allem mit dem Ziel vorangetrieben, den chronischen Arbeitskräftemangel zu überwinden – führte mit den damals verfügbaren technischen Lösungen zu Schematismus und Monotonie. Das künstlerische Moment des Städtebaus trat zugunsten des wirtschaftlichen zurück. Eingeschränktes Typensortiment, starre Vorfertigung und Orientierung an der anscheinend rationellsten Bautechnik verwirklichten zwar die Forderung des IV. Parteitages der SED (1954), schneller, billiger und mehr zu bauen, aber die Ausrichtung der Wohngebäude nach den Kranbahnen verursachte einen langweiligen Zeilenbau. Die Eintönigkeit der dabei entstandenen Siedlungen war und ist nicht zu übersehen.

### *Stärkung der staatlichen Leitung des Bauwesens*

Im Zusammenhang mit dem forcierten »Aufbau des Sozialismus« und der »Festigung der Arbeiter- und Bauern-Macht« wurde auch die Leitung des Bauwesens stark zentralisiert und administrativ ausgestaltet. Als höchstes staatliches Organ für das Bauwesen wurde das Ministerium für Aufbau bei der Regierung der DDR – im Kern durch Herauslösung der entsprechenden Hauptabteilung aus der Zentralverwaltung bzw. dem Ministerium für Industrie – unter Leitung von *Lothar Bolz* (Minister für Aufbau bis 1953) gebildet. Dort konzentrierten sich alle Fragen des Bauwesens. Dem Ministerium für Aufbau unterstanden die staatlichen und wissenschaftlichen Institutionen im Bereich des Bauwesens und große Teile der Bauindustrie sowie ab 1953 auch der Baumaterialienindustrie.

Der wachsende Umfang der staatlichen Bauindustrie, die stärker spürbar werdenden Nachteile einer zu ausgeprägten Zentralisierung der Verwaltung und die erhöhten Kompetenzen der Bezirke, die 1952 an die Stelle der aufgelösten Länder getreten waren, führten zur Reorganisation der Bauwirtschaft im Jahre 1954. Das Ziel war, die Verantwortlichkeit der örtlichen Staatsorgane für die in ihrem Bereich durchzuführenden Bauaufgaben zu erhöhen. Da die Räte der Bezirke für ihre Bauaufgaben voll verantwortlich waren, sollten sie auch über die erforderlichen Kräfte und Befugnisse zur Durchführung dieser Aufgaben verfügen.

Wirtschaftliche Überlegungen veranlassten ebenfalls die Reorganisation. Dadurch, dass z. B. die Bau-Union Leipzig Bauaufträge in der Nähe von Dresden ausführte und die Dresdner Bau-Union dagegen in Leipzig arbeitete, konnten die Baukosten nur sehr schwer gesenkt werden. Auch die Steigerung der Arbeitsproduktivität wurde gehemmt. Es entstanden hohe Transportkosten; außerdem wurde dringend benötigter Transportraum blockiert.

Durch diese Reorganisation wurde die bisherige starke Zentralisation in der Leitung der Bauwirtschaft vermindert, bei der die örtlichen Staatsorgane nur sehr wenig Einfluss auf die in ihrem Bereich durchzuführenden Baumaßnahmen hatten. Deshalb sollten die örtlichen Staatsorgane über »eigene« Bau- und Entwurfsbetriebe verfügen. So wurden Aufgaben der Leitung für die Bautätigkeit in der örtlichen Wirtschaft von der Zentrale in die Bezirke verlagert. Dennoch blieb der Zentralismus im gesamten Leitungs- und Planungsprozess mit seinen negativen Auswirkungen auf die örtlichen Initiativen im Wesentlichen dauerhaft erhalten.

Neben dem Staatseigentum existierte in der Bauwirtschaft noch ein starker privatwirtschaftlicher Sektor, wenn dieser auch infolge der ökonomischen Politik der Staatsmacht der DDR mit Hilfe des Vertragssystems sowie der Steuer- und Preispolitik in seiner

Entwicklung beschränkt war<sup>20</sup> und dann in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre mit der Überführung in halbstaatliche Betriebe (BSB)<sup>21</sup> bzw. Produktionsgenossenschaften des Handwerks (PGH) weiter eingeschränkt wurde (siehe Tabelle 1.1).

Tabelle 1.1: Anteil der Eigentumsformen der Betriebe 1960 (Wirtschaftsbereich Bau = 100)

Eigentumsform	Berufstätige %	Bauproduktion %
Volkseigene Bauindustrie	58,3	64,5
Betriebe mit staatl. Beteiligung	9,8	8,7
Private Bauindustrie	3,8	3,2
PGH Bau	14,8	13,1
Privates Bauhandwerk	13,3	10,5

Quelle: Nach Statistisches Jahrbuch 1968 der DDR. Berlin. S. 215f.

Die privaten Betriebe der Bauindustrie arbeiteten vor allem im Ausbau. In den Jahren des »Neuen Kurses« wurden ihre Materialversorgung verbessert und die Finanz- und Kreditbedingungen erleichtert, um vor allem die Bautätigkeit im individuellen Eigenheimbau und für die AWG zu fördern. Außerdem arbeiteten sie als Nachauftragnehmer staatlicher Baubetriebe auf vielen Baustellen. Dabei übernahmen sie vielfach Ausbau- und Spezialbauarbeiten, für die in den staatlichen Baubetrieben keine ausreichenden Kapazitäten vorhanden waren.

Die Betriebe des Bauhandwerks bildeten zahlenmäßig den größten Anteil aller Baubetriebe im Gebiet der DDR. Auch das Bauhandwerk wurde durch den »Neuen Kurs« besser gefördert. Vordringlich führte es Baureparaturen durch. Die verwaltungsmäßige Betreuung der Bauhandwerker oblag den Handwerkskammern der Bezirke bzw. Städte. Aus wirtschaftlichen Interessen waren viele Bauhandwerksbetriebe in Genossenschaften organisiert.

### *Leistungsentwicklung des Bauwesens*

Das Wachsen der Bauaufgaben – vor allem auf neuen Großbaustellen der Grundstoffindustrie und beim Übergang auf die Montagebauweise im Wohnungsbau – forderte vom Bauwesen höhere Leistungen. Da die Zahl der Berufstätigen in der Bauwirtschaft insgesamt stagnierte und bis 1960 sogar auf 470 000<sup>22</sup> zurückging, ließ sich die Leistung nur durch die Erhöhung der Produktivität steigern. Das erfolgte durch breite Anwendung neuer Baukonstruktionen und industrieller Bauprozesse, durch weiteres Qualifizieren der Bauschaffenden, die das industrielle Bauen erlernen mussten, und durch den weiteren Ausbau der materiellen Basis des Bauens, vor allem der Baustoff- und Fertigteilindustrie.

20 Vgl. Walter Ulbricht: Lehren des XIX. Parteitagess der KPdSU für den Aufbau des Sozialismus in der DDR. Berlin 1952. S. 22f.

21 Betriebe, deren Eigentümer eine finanzielle Beteiligung des Staates aufnahmen, und die in der Regel als Kommanditgesellschaften organisiert waren.

22 Statistisches Jahrbuch 1986 der DDR. Berlin. S. 19.



Alles in allem wurde die Bauproduktion der Bauwirtschaft bis 1960 gegenüber 1949 auf 275 Prozent gesteigert (gegenüber 1950 auf 251 Prozent).<sup>23</sup> 1960 wurden insgesamt 80 489 Wohnungen neugebaut und modernisiert<sup>24</sup>, das entspricht gegenüber 1949 einer Steigerung auf 270 Prozent, reichte aber nicht, um den Bedarf zu decken.

Dieser Entwicklungsabschnitt endete mit der Abriegelung der »Staatsgrenze West«, sprich dem Bau der »Mauer« am 13. August 1961, die der DDR eine Atempause im Kalten Krieg verschaffte, aber zugleich den eigenen Bürgern zu unrecht Möglichkeiten der Ausreise verweigerte. Auch beim Bau der »Mauer« waren Bauleute wieder vorn.

## 1.2. Wirtschaftspolitische Bedingungen für das Bauen in den sechziger Jahren

Die sechziger Jahre waren eine Zeit dramatischer politischer Ereignisse auf außen- und innenpolitischem Gebiet, eine Zeit, die das Schaffen aller an der Entwicklung des Bauwesens Beteiligten prägte. Es waren auch für mich bewegende und spannende Jahre, in denen ich lebensentscheidende praktische Erfahrungen in Baubetrieben und im Ministerium für Bauwesen der DDR sammelte.

Galt es in den fünfziger Jahren in erster Linie noch, die unmittelbaren Folgen des Krieges zu beseitigen und gleichzeitig die durch die Spaltung Deutschlands aufgetretenen volkswirtschaftlichen Disproportionen – besonders in der industriellen Basis – zu überwinden, wurde der Zeitraum von 1961 bis 1970 durch umfassende strukturelle und inhaltliche Veränderungen in der Wirtschaft der DDR geprägt, was erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung des Bauwesens hatte.

Anfang der sechziger Jahre ging die SED davon aus, dass mit der Errichtung der Grundlagen des Sozialismus und der Sicherung der Staatsgrenzen der DDR wesentliche Voraussetzungen dafür geschaffen worden waren, um den »Sozialismus auf seinen eigenen Grundlagen aufbauen« zu können. Am Anfang dieses Weges orientierte die SED auf die Stabilisierung der Volkswirtschaft und darauf, dass vielfältige Anstrengungen notwendig waren, um die während der offenen Westgrenzen entstandenen ökonomischen Verluste auszugleichen und Planrückstände aufzuholen.

Für das Bauwesen traf das insbesondere bei den Investitionen für die Industrie zu. Besonders galt es, die hohen Rückstände auf Großbaustellen der Industrie aufzuholen. Dort war »die geplante Bauproduktion 1961 bei den verschiedenen Objekten nur mit 73 bis 95 Prozent erfüllt«<sup>25</sup> worden. Dazu wurde das »Produktionsaufgebot« organisiert, damit die Werktätigen in der gleichen Zeit für das gleiche Geld mehr produzierten. In der Folge kam es vorrangig darauf an, die Bauaufgaben der in den vergangenen Jahren beschlossenen Programme zur Entwicklung strukturbestimmender Industriezweige, besonders des Kohle- und Energieprogramms (1957) und des Chemieprogramms (1958), sowie für neue Anforderungen aus dem wissenschaftlich-technischen Fortschritt zu erfüllen.

Gleichzeitig ergaben sich aus der wachsenden Akkumulationskraft der DDR größere Handlungsspielräume für die Planung und Gestaltung der Städte. Vor allem in den Stadtzentren sollten neue Bauwerke vom Wachsen des Sozialismus zeugen. Während in den

<sup>23</sup> Ebenda. S. 162.

<sup>24</sup> Ebenda. Berlin. S. 14.

<sup>25</sup> Autorenkollektiv (Leiter: Gerhard Roßmann): Geschichte der SED. Abriß. Berlin 1978. S. 427.

fünfziger Jahren die Neubauten meist linear errichtet wurden, d. h. entlang einiger weniger Hauptstraßen, so erfassten sie jetzt wichtige zusammenhängende Zentrumsbereiche in Berlin, Dresden, Karl-Marx-Stadt und auch in Leipzig.<sup>26</sup>

### *Bauen für die materiell-technische Basis der Volkswirtschaft*

Mit Beginn der sechziger Jahre war es auf Grund der wissenschaftlich-technischen Revolution notwendig geworden, neue Industriezweige zu schaffen, die Rohstoff- und Materialgrundlage ganzer Bereiche zu verändern und die Mechanisierung der Produktion weiter voranzutreiben. Mit diesen Strukturveränderungen in der Industrie wuchsen auch die Anforderungen an den Industriebau. Mehr als fünfzig Prozent aller Investitionen der DDR wurden während der sechziger Jahre für Industrie getätigt, vor allem für den Auf- und Ausbau der Energiebasis, der chemischen Industrie, der elektronischen, feinmechanischen und optischen Industrie.

Die Übernahme von General- und Hauptauftragnehmer-Funktionen durch die Bau- und Montagekombinate sicherte eine einheitliche, wissenschaftlich fundierte Leitung von Großbaustellen und schaffte die organisatorische Grundlage zur besseren Beherrschung der komplizierten Kooperationsbeziehungen beim Bau kompletter Industrieanlagen. Auf den Großbaustellen der Industrie wurden die Bau- und Montagearbeiten durch die komplexe Fließfertigung und die kombinierte Bau- und Ausrüstungsmontage beschleunigt.

Bedeutende Industriebauvorhaben kennzeichnen die sechziger Jahren: Die Ende der fünfziger Jahre begonnenen Kraftwerke Vetschau und Lübbenau wurden fertiggestellt und die Kraftwerke Lippendorf und Thierbach errichtet. Auch das Pumpspeicherwerk in Hohenwarte entstand in den sechziger Jahren. Die metallurgische Industrie wurde durch den Bau des Kaltwalzwerkes in Eisenhüttenstadt und des Rohrwerkes III in Riesa erweitert. Schwerpunkte des Chemie-Bauprogramms bildeten die Erdölverarbeitungswerke in Schwedt und in Leuna II. Weiterhin wurden die Aluminiumhütte in Lauta sowie die Anlagen für die Synthesefaserproduktion in Premnitz und in Schwarza gebaut.

Von zentraler Bedeutung für Verkehr und Handel war der Bau des Überseehafens Rostock während der sechziger Jahre. An seinem Bau wirkten viele Bürgerinnen und Bürger von der ersten Stunde an mit, indem sie Steine für die Hafemole sammelten. 1966 waren ein Stückguthafen, ein Massengut- und Erdölhafen, ein Südfruchthafen und 21 Schiffs Liegeplätze im Betrieb.

### *Neue Bauwerke prägen sichtbar die Zentren ausgewählter Städte*

Ab 1958/59 erlebte die Planungs- und Bautätigkeit in den Stadtzentren einen großen Aufschwung.<sup>27</sup> Der weitere Aufbau wichtiger Stadtzentren war für die Bauleute mit neuen Aufgaben bei der städtebaulichen und architektonischen Meisterung des industriellen Bauens verbunden. Ende der fünfziger Jahre hatte die SED begonnen, die ideologische Auseinandersetzung um die Einheit von Industrialisierung des Bauens und sozialisti-

26 Siehe Autorenkollektiv (Ltg.: Ule Lammert): Städtebau. Grundsätze, Methoden, Beispiele, Richtwerte. Hg. von der Bauakademie der DDR. Berlin 1979. S. 44f.

27 Siehe auch Thomas Topfstedt: Wohnen und Städtebau in der DDR. In: Geschichte des Wohnens. Von 1945 bis heute. Stuttgart 1999. S. 501f.

scher Baukunst zu führen. Es sollten großzügige architektonische Ensembles geschaffen werden, »... die sich grundsätzlich von dem Chaos unterscheiden, das sich in den Zentren kapitalistischer Städte breit macht.«<sup>28</sup> In diesem Sinne legte *Friedrich Ebert* bereits im Oktober 1959 den Grundstein für den weiteren Aufbau des Berliner Stadtzentrums. Das bedeutete in vieler Hinsicht eine Abkehr von den 1950 beschlossenen Grundsätzen des Städtebaus.

Dem entsprach der Beschluss über die Grundsätze zur Planung und Durchführung des Aufbaus der Stadtzentren vom Mai 1961.<sup>29</sup> Dementsprechend wurden weitere wichtige Stadtzentren auf der Basis industrieller Baumethoden gestaltet – auch im Hinblick auf den bevorstehenden 20. Gründungstag der DDR. In Sachsen erfolgte das besonders in der Prager Straße in Dresden, in der Straße der Nationen in Karl-Marx-Stadt und am Karl-Marx-Platz in Leipzig. Vor allem aber wurde der mit der Entwicklung und Erweiterung von Industrieschwerpunkten einhergehende Aufbau von neuen Städten mit den Erfahrungen, die in Eisenhüttenstadt und Hoyerswerda gewonnen wurden, fortgeführt. Das betraf Schwedt, Halle-Neustadt und neue Stadtteile von Rostock.

Ab Mitte der sechziger Jahre wurden weitere wissenschaftliche Voraussetzungen für die planmäßige Entwicklung der Städte und Siedlungen geschaffen. Besondere Bedeutung hatten dabei die Generalbebauungspläne. Sie dienten vor allem der Koordinierung bauwirtschaftlicher Maßnahmen unter Beachtung der Beziehungen zwischen Betrieben und Territorien und sollten helfen, gebietswirtschaftlichen Aufwand einzusparen. Unterstützt von der Bauakademie wurden 1967 in Rostock und Dresden die ersten Generalbebauungspläne erarbeitet. Diese waren das Beispiel für die anderen Bezirke. Die Arbeit mit den Generalbebauungsplänen wurde durch den Staatsratsbeschluss zur sozialistischen Kommunalpolitik von April 1970<sup>30</sup> verallgemeinert und geregelt.

### *Das Neue Ökonomische System im Bauwesen*

Das Neue Ökonomische System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft (NÖS) war ein Versuch, die Wirtschaft staatlicherseits mit wirksameren Mitteln und Methoden zu lenken und zu leiten sowie das Handeln in der Industrie, im Bauwesen, in allen Bereichen stärker zu motivieren. Es ging den Reformern darum, überzogene zentralistische Methoden der Leitung abzubauen, die kleinliche Bevormundung zu überwinden und das administrative Reglementieren in Wirtschaftsfragen zu beseitigen. Es war ein Versuch reformwilliger Politiker, Wirtschaftswissenschaftler und Praktiker, die sich ernsthaft um die DDR-Wirtschaft sorgten, aber auch Wege und Mittel sahen, die ökonomische Entwicklung im Rahmen der sozialistischen Produktionsverhältnisse effektiver zu gestalten. Dabei spielte der vom sowjetischen Ökonomen *Liberman* formulierte Grundsatz, dass alles, was der Gesellschaft nutzt, auch für den Betrieb und den einzelnen Werktätigen vorteilhaft sein müsse<sup>31</sup>, eine wichtige Rolle.

28 Walter Ulbricht: Städtebau und Architektur. In: Deutsche Architektur 8(1959)12. S. 646.

29 GBl. II 1961. Nr. 30.

30 GBl. I 1970. S. 39ff.

31 Vgl. Ewsej Grigorewitsch Liberman: Plan, Gewinn, Prämie. Einige Gedanken zur Verbesserung der Leitung und materiellen Interessiertheit in sozialistischen Industriebetrieben. In: Die Wirtschaft 1962/39 vom 26.9.1962. S. 15.

Es wurde davon ausgegangen, dass »die richtige Ausnutzung der ökonomischen Gesetze nur dann möglich ist, wenn das System der Planung und Leitung so verbessert wird, dass den Triebkräften der ökonomischen Entwicklung freie Bahn geschaffen wird und zugleich die Hauptproportionen in ihrer dynamischen Bewegung wissenschaftlich präzise festgelegt werden und ihre Realisierung kontrolliert wird.«<sup>32</sup> Zugleich wurde gefordert, »die wirtschaftliche Rechnungsführung in den VVB uneingeschränkt anzuwenden, den VVB alle die wichtigen Funktionen zu übertragen, die sie in den Stand setzen, die Wirtschaftsprozesse vorzubereiten, zu planen und zu realisieren, die notwendig sind, um die gesamtstaatlichen Entwicklungsaufgaben erfolgreich zu lösen.«<sup>33</sup> Damit war das Kernproblem wirtschaftlicher Entwicklung der DDR angesprochen, nämlich das Entfalten des Leistungsprinzips, von dem alles weitere abhing, vor allem die schnellere Steigerung der materiellen Produktion. Dieses Problem wurde bekanntlich letztlich bis zum Ende der DDR nicht gelöst.

An das NÖS knüpften sich viele Hoffnungen und Erwartungen, wirkungsvoller voranzukommen und Probleme zu lösen, die täglich Schwierigkeiten bereiteten. Das NÖS führte zur Reorganisation und zu Strukturveränderungen in der Industrie und im Bauwesen sowie zu inhaltlichen Veränderungen der Leitung und Planung der Volkswirtschaft und damit auch des Bauwesens.

Zur Anwendung der Grundsätze des NÖS im Bauwesen gab es einen gesonderten Beschluss.<sup>34</sup> Das Erreichen und Verbessern der Rentabilität der Kombinate und Betriebe wurden zu einem wichtigen Leistungskriterium erklärt. Die betriebliche Rentabilität war Voraussetzung, um den immer komplizierter werdenden volkswirtschaftlichen Reproduktionsprozess zu beherrschen und die Tätigkeit der zentralen staatlichen Organe auf die Hauptfragen der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung zu konzentrieren. Deshalb sollten auch im Bauwesen die wirtschaftliche Rechnungsführung und die materielle Interessiertheit der Werktätigen konsequenter verwirklicht und die wirtschaftliche Eigenverantwortlichkeit der Produktionsbetriebe erhöht werden.

Die besondere Aufmerksamkeit galt dem Verkürzen der Bauzeiten durch den Übergang auf die Abrechnung fertiger Objekte, dem Senken der Baukosten durch die Baupreisreform sowie der Steigerung der Arbeitsproduktivität durch eine stärkere persönliche materielle Interessiertheit. Diese Absichten wurden jedoch nur halbherzig umgesetzt und die entsprechenden Schritte blieben schließlich auf halbem Wege stecken.<sup>35</sup>

Im Bauwesen waren diese Maßnahmen durch umfangreiche ökonomische Experimente auf der Großbaustelle Schwedt, im Wohnungsbaukombinat Rostock und im Bau- und Montagekombinat Nord (Stralsund) vorbereitet worden. Dabei ging es vor allem um die Planung, Finanzierung und Abrechnung nutzungsfähiger Industrieanlagen, um die Einführung von Quadratmeterpreisen und einheitlichen Bauzeitnormen im Wohnungsbau

32 Walter Ulbricht: Das Programm des Sozialismus und die geschichtliche Aufgabe der SED. Berlin 1963. S. 82.

33 Wolfgang Berger / Otto Reinhold: Zu den wissenschaftlichen Grundlagen des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung. Berlin 1966. S. 24.

34 Die Anwendung der Grundsätze des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung im Bauwesen. Beschluss des Präsidiums des Ministerrates der DDR vom 14. Juni 1963. Berlin 1963. S. 137ff.

35 Siehe Joachim Tesch: Halbherzige Versuche, Marktbeziehungen im Rahmen des Neuen Ökonomischen Systems in der DDR zu gestalten – dargelegt am Beispiel des Bauwesens. In: Ist sozialistische Marktwirtschaft möglich? Hg. von Eva Müller et al. Leipzig 2001. S. 78ff.

sowie generell um das Prinzip der Eigenerwirtschaftung der Mittel für Investitionen (einschließlich Produktionsfondsabgabe), um die Planselbstkostenermittlung und -abrechnung und um leistungsabhängige Lohnformen. Diese Experimente erbrachten gute Ergebnisse in der Leitungstätigkeit, die sich vorwiegend auf ökonomische Mittel stützte. Die rasche Breitenwirksamkeit dieser Ergebnisse erhöhte in vielen Baukombinaten und -betrieben den Nutzeffekt der bauwirtschaftlichen Arbeit. Das war die Voraussetzung für die gesetzlichen Regelungen vom Oktober 1964 zur Planung, Finanzierung und Rechnungslegung nach fertigen Objekten und abrechnungsfähigen Bauabschnitten. Ein wichtiger Schritt bestand auch darin, in den Projektierungsbetrieben die wirtschaftliche Rechnungsführung und die objektbezogene Planung konsequenter anzuwenden. Dazu wurde ihre Leistungsbewertung auf die qualitative und quantitative Erfüllung der Objektbeauftragung ausgerichtet.

Der weiteren »sozialistischen Umgestaltung« des Bauwesens wurde während der sechziger Jahre eine zentrale Bedeutung beigemessen. Dazu wurden höhere Formen der gesellschaftlichen Organisation der Arbeit durchgesetzt: Konzentration der Produktion, Spezialisierung, Kooperation und Kombination. Dementsprechend sollten im Bauwesen die Leitungstätigkeit entscheidend verbessert und mit der Bildung leistungsfähiger Baukombinate zweckmäßigere Formen der Wirtschaftsorganisation geschaffen werden. Gleichzeitig wurden die Fertigteile- und Baustoffindustrie weiter ausgebaut und ihr Produktionsvolumen wesentlich erhöht.

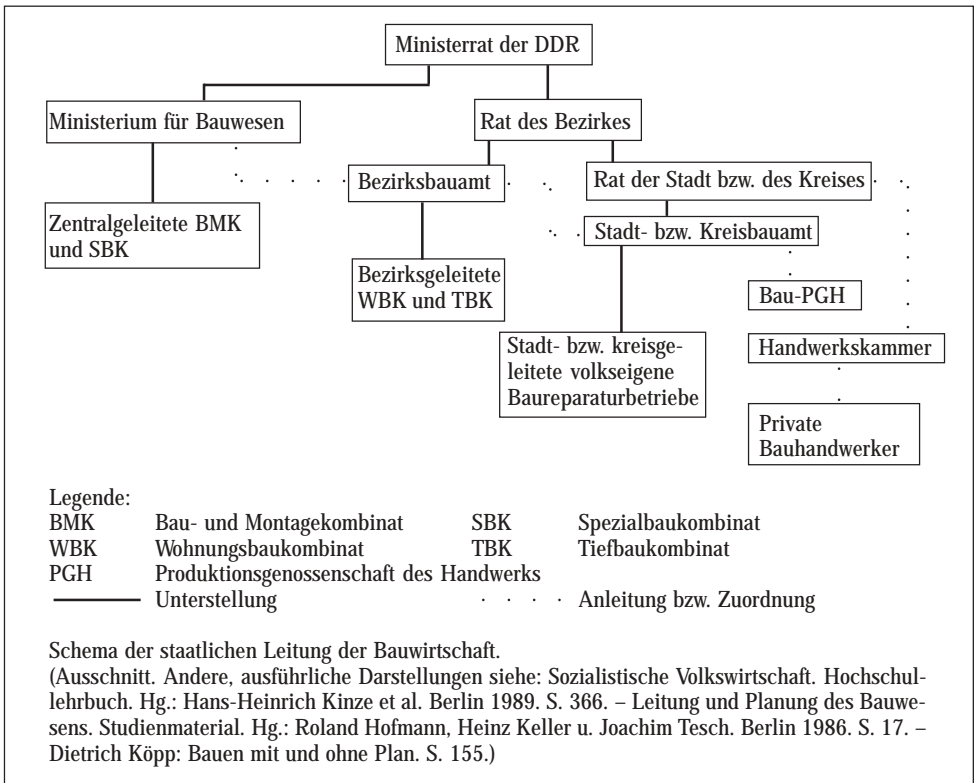
### *Herausbildung leistungsfähiger Baukombinate*

Anfang 1962 übertrug der Ministerrat der DDR dem Ministerium für Bauwesen und den Bauämtern in den Bezirken und Kreisen eine höhere Verantwortung für den wissenschaftlich-technischen Fortschritt sowie für die Planung, Bilanzierung, Vorbereitung und Organisation der Bauproduktion. *Wolfgang Junker* wurde im Februar 1963 zum Minister für Bauwesen berufen.

Der weitere Ausbau der materiell-technischen Basis der Volkswirtschaft veranlasste dazu, den Industriebau zu stärken. Entsprechend den im BMK Kohle und Energie und im BMK Chemie gesammelten Erfahrungen wurden Anfang 1964 weitere Industriebaukapazitäten in Bau- und Montage- sowie Spezialbaukombinaten konzentriert. Damit wurden Voraussetzungen geschaffen, um den volkswirtschaftlichen Anforderungen an den Industriebau besser zu genügen. Eine neue höhere Qualität erreichten die Bau- und Montagekombinate im Jahre 1968 durch die Eingliederung leistungsfähiger Projektierungsbetriebe. Damit sollte der gemeinsamen Verantwortung von Bauvorbereitung und Bauausführung für den Nutzeffekt der Investitionen entsprochen und die neue Technik schneller über das Projekt auf den Baustellen wirksam gemacht werden.

In den sechziger Jahren wurden auch die bezirklich geleiteten Baukapazitäten in leistungsfähigen Kombinate zusammengefasst. Dabei wurde nach dem Erzeugnisprinzip spezialisiert. In der vorläufigen Direktive des Ministerrates zu Fragen der Wohnungspolitik wurde 1963 festgelegt, dass für den Wohnungsneubau Wohnungsbaukombinate zu bilden sind, die die Funktion eines Generalauftragnehmers beim komplexen Wohnungsbau zu übernehmen haben. Die Wohnungsbaukombinate wurden zügig gebildet. Ähnliches vollzog sich im bezirksgeleiteten Tiefbau.

So bildete sich in diesen Jahren in der Bauwirtschaft nach früheren vielfachen Reorganisationen eine relativ stabile Wirtschafts- und Leitungsorganisation heraus, die auch nach dem Abbruch des NÖS fortbestehen und in der Folgezeit weiter gefestigt werden sollte. Wie das folgende Schema zeigt, handelte es sich um ein mehrstufiges hierarchisches System, in dem die zentralgeleiteten volkseigenen Bau- und Spezialbaukombinate in erster Linie für den Industriebau, die bezirksgeleiteten volkseigenen Baukombinate vor allem für den Wohnungsneubau und den Tiefbau sowie die stadt- bzw. kreisgeleiteten Baubetriebe aller Eigentumsformen für Baureparaturen und Ausbaurbeiten zuständig waren.



Die speziellen staatlichen Leitungsorgane waren auf der Ebene der Volkswirtschaft das Ministerium für Bauwesen, auf der Ebene der Bezirke die Bezirksbauämter und auf der Ebene der Städte bzw. Kreise die Stadt- bzw. Kreisbauämter. Dabei waren die Bezirks- und Kreisbauämter – wie aus dem Schema ersichtlich – jeweils doppelt unterstellt.



*Neue Tendenzen in der Fertigteil- und Baustoffindustrie*

Wichtige Voraussetzungen für das industrielle Bauen waren der rasche Aufbau einer leistungsfähigen Fertigteilindustrie und die schnellere Entwicklung der zugehörigen Baustoffindustrie. Die Herstellung von Bauelementen und Baumaterialien wurde in den sechziger Jahren wesentlich gesteigert. Die Produktion von Betonergebnissen wuchs auf fast das Dreifache, von rund 6 Millionen Tonnen im Jahre 1960 auf rund 17 Millionen Tonnen im Jahre 1970. In der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts entstanden mehrere neue Vorfertigungswerke für den Großplattenbau mit einer Jahreskapazität von jeweils rund 2000 Wohnungseinheiten pro Jahr. Für den Industriebau wurden Stahlbetonstützen, -riegel, -binder und -dachplatten vorgefertigt. Der weitere Ausbau der Zementwerke in Karsdorf, Rüdersdorf und Bernburg schuf die Voraussetzungen dafür, dass die Zementproduktion der DDR von rund 5 Millionen Tonnen im Jahre 1960 auf rund 8 Millionen Tonnen im Jahre 1970 stieg.<sup>36</sup> Durch die Mechanisierung von Produktionsprozessen gab es ähnliche Fortschritte bei der Gewinnung von Natursteinen und Zuschlagstoffen. Die Montagebauweise im Häuserbau stellte auch neue Anforderungen an die Technische Gebäudeausrüstung. Es gelang, montagefähige Rohrbündel und Sanitärzellen in großem Umfang industriell vorzufertigen.

Im Interesse einer effektiveren Organisation der Baumaterialienindustrie wurden Anfang 1970 an Stelle der bis dahin bestehenden Vereinigungen Volkseigener Betriebe (VVB) folgende Kombinate gebildet: das Betonleichtbaukombinat und das Zementkombinat sowie das Kombinat Technische Gebäudeausrüstung (letzteres mit Sitz in Leipzig).

*Rückgang im Wohnungsbau und wachsende Diskrepanz zwischen Baubedarf und Bauaufkommen*

Für dieses Jahrzehnt ist bei allen Fortschritten jedoch festzustellen, dass die Konzentration der Baukapazitäten auf den Industriebau und die Stadtzentren im Laufe der sechziger Jahre den Wohnungsbau einschränkte. Die Anzahl der neugebauten Wohnungen ging von insgesamt 71 857 (1960) auf 65 786 (1970)<sup>37</sup> zurück. Und das, obwohl der VI. Parteitag der SED im Jahre 1963 beschlossen hatte, den Wohnungsbau für die Arbeiterklasse, die Genossenschaftsbauern und die anderen werktätigen Schichten zu fördern.<sup>38</sup>

Alles in allem war die Kapazität der Bauwirtschaft nicht groß genug, um die Gesamtheit der Anforderungen zu bewältigen. Neben Rückständen im Produktivitätsniveau war dies insbesondere auch einer zu geringen Zahl von Bauarbeitern geschuldet. Zwar war die Anzahl der Berufstätigen in der Bauwirtschaft von 470 000 (1960) auf 525 000 (1970)<sup>39</sup> gestiegen, aber im Vergleich zu anderen entwickelten Industrieländern war der Anteil der Baubeschäftigten an den Gesamtbeschäftigten der Volkswirtschaft bzw. bezogen auf die Einwohnerzahl zu niedrig<sup>40</sup>. Den Vergleich mit der BRD zeigt Tabelle 1.2 (folgende Seite).

36 Statistisches Jahrbuch 1981 der DDR. Berlin. S. 21.

37 Ebenda. Berlin. S. 34.

38 Siehe Autorenkollektiv (Leiter: Gerhard Roßmann): Geschichte der SED. S. 443.

39 Statistisches Jahrbuch 1981 der DDR. S. 18.

40 Siehe ausführlicher Joachim Tesch: Bruttobauvermögen, Bevölkerung und Baubeschäftigte. In: »Bauwirtschaft«. Wiesbaden. 49(1995)5. S. 40ff.

Tabelle 1.2: Vergleich der Baubeschäftigten zwischen BRD und DDR

	1960	1970
Anteil der Baubeschäftigten an den Beschäftigten in der Volkswirtschaft in Prozent	BRD: 8,5* DDR: 6,1	BRD: 8,7 DDR: 6,9
Anzahl der Baubeschäftigten je 1000 Einwohner	BRD: 40* DDR: 27	BRD: 38 DDR: 32

\* 1961

Quellen: Berechnet nach: Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung 1996. Hg.: Statistisches Bundesamt Wiesbaden. S. 17 u. 30. – Statistisches Jahrbuch 1981 der DDR. S. 1 u. 18.

Die durch die zu geringe Leistungsfähigkeit der Bauwirtschaft der DDR bedingten Probleme wurden noch durch die im Vergleich zur BRD ungünstigere Struktur des Einsatzes der Baukapazitäten verschärft.

Wie aus der Tabelle 1.3 auf Seite 36 zu ersehen ist, schwankte in der BRD der Anteil des Wohnungsbaus an den Bauinvestitionen in der Volkswirtschaft bzw. der Anteil der Wohnbauten am Bauvolumen von 1960 bis 1985 immer zwischen 40 und 50 Prozent (der niedrige Wert für 1970 war eine einmalige Ausnahme). Dagegen lagen die entsprechenden Anteile in der DDR im Bereich von 20 bis 30 Prozent – mit extrem niedrigen Werten 1970. Der untere Teil der Tabelle macht sichtbar, dass der Einsatzschwerpunkt der Baukapazitäten in der DDR im Unterschied zur BRD in den Jahrzehnten ab 1960 immer im Wirtschaftsbau, besonders im Industriebau lag. Hier wirkten die Folgen der Spaltung Deutschlands nach, aber auch der Kalte Krieg mit der Reaktion auf Embargomaßnahmen des Westens und Verpflichtungen der DDR im Rahmen des RGW.

Im Laufe der sechziger Jahre wuchsen trotz aller Kampagnen zur Steigerung der Produktion des Bauwesens und trotz vielfältiger betrieblicher und individueller Anstrengungen die Diskrepanzen zwischen Baubedarf und Bauaufkommen, so dass bei der Bauplanung und Baudurchführung erhebliche Engpässe und Rückstände auftraten. Infolge Missachtens der planmäßigen proportionalen Entwicklung der Volkswirtschaft waren bei Auftraggebern aus anderen Bereichen überzogene und unrealistische Wünsche an Baubedarf entstanden, die durch staatliche Strukturentscheidungen gegenüber den Baukombinaten durchgesetzt werden sollten. Auch zahlreiche städtebauliche Planungen – insbesondere für Hochhäuser und andere repräsentative Bauten – waren ungenügend in die Volkswirtschaftspläne integriert. Durch diese Vorgänge entstanden Ende der sechziger Jahre in der Bauwirtschaft große Disproportionen.

Nachdem der Vorsitzende der Staatlichen Plankommission, *Gerhard Schürer*, schon anlässlich der 13. Tagung des ZK der SED im Sommer 1970 auf die wachsenden Diskrepanzen zwischen dem Wunschdenken – auch in Bezug auf die Stadtzentren – und den Kapazitäten verwiesen hatte,<sup>41</sup> leitete die 14. Tagung des Zentralkomitees der SED in

41 Siehe Gerhard Schürer: Diskussionsbeitrag auf der 13. Tagung des ZK der SED. In: »Neues Deutschland« vom 14.6.1970. S. 4.

Tabelle 1.3: Vergleich der Verwendungsstruktur der Bauinvestitionen und der Bauproduktion bzw. des Bauvolumens zwischen der BRD und der DDR

## a) Struktur der Bauinvestitionen in der Volkswirtschaft der BRD und DDR – Anteile (%)

	BRD	100	100	DDR
	Bauinvestitionen			Bauinvestitionen
1960	Wohnbauten	46,6	32,5	Wohnungsneubau
	Sonstige Bauten	53,4	67,5	Andere Wirtschaftsbereiche
1970	Wohnbauten	42,8	23,1	Wohnungsneubau
	Sonstige Bauten	57,2	76,9	Andere Wirtschaftsbereiche
1985	Wohnbauten	49,6	31,5	Wohnungsneubau
	Sonstige Bauten	50,4	68,5	Andere Wirtschaftsbereiche

## Quellen:

BRD – Statistisches Jahrbuch 1987 für die BRD. S. 556 (berechnet auf Basis jeweiliger Preise).

DDR – Statistische Jahrbücher der DDR. 1972, S. 44 u. 179, und 1990, S. 115 (berechnet auf Basis jeweiliger Preise).

## b) Bauproduktion / Bauvolumen – Anteile nach Baubereichen (%)

	BRD	100	100	DDR
	Baubereich gesamt			Baubereich der Bauindustrie
1960*	Wohnungsbau	41,2	24,2	Wohnungsbau
	Wirtschaftsbau	30,6	28,8	Industrie, Wasser- u. Landwirtschaft
	Öff. u. Verkehrsbau	28,2	35,6	Verkehrs- u. Gesellschaftsbauten
			11,4	Baureparaturen u. sonstiges
1970	Wohnungsbau	38,0	16,9	Wohnungsbau
	Wirtschaftsbau	27,9	41,2	Industrie, Wasser- u. Landwirtschaft
	Öff. u. Verkehrsbau	34,1	29,4	Verkehrs- u. Gesellschaftsbauten
			12,5	Baureparaturen u. sonstiges
1985	Wohnungsbau	49,5	26,6	Wohnungsbau
	Wirtschaftsbau	26,7	37,5	Industrie, Wasser- u. Landwirtschaft
	Öff. u. Verkehrsbau	23,8	21,2	Verkehrs- u. Gesellschaftsbauten
			14,7	Baureparaturen u. sonstiges

\* DDR: 1961.

## Quellen:

BRD – Zeitreihen für das Bauvolumen in der Bundesrepublik Deutschland. Hg.: DIW Berlin 1973, S. 35, und 1995, S. 73 (berechnet auf Basis jeweiliger Preise).

DDR – Statistische Jahrbücher der DDR. 1962, S. 363. 1972, 165f. und 1990, S. 195 (berechnet auf Basis jeweiliger Preise).

dieser Hinsicht im Dezember 1970 eine Wende ein. »Es war unumgänglich, Bau- und Investitionsvorhaben, die nicht bilanziert werden konnten, erst zu einem späteren Zeitpunkt zu verwirklichen.«<sup>42</sup> Das Bauwesen erhielt dadurch wieder eine realistische Grundlage für seine Produktions- und seine ökonomischen Aufgaben.

Angesichts der großen volkswirtschaftlichen Disproportionen gewannen die Gegner des Reformversuchs die Oberhand. Das NÖS wurde in aller Stille begraben. Mit dem Sturz *Walter Ulbrichts* wurden die administrativen Züge der Wirtschaftsleitung wieder verstärkt – siehe auch die erste Baubilanzverordnung<sup>43</sup> –, aber zugleich erfolgte die Rückkehr zu größerer Proportionalität in der volkswirtschaftlichen Entwicklung<sup>44</sup> – wenigstens für einige Jahre.

### 1.3. 1971-1980: Bauen voller Hoffnung und Optimismus

Der Wechsel an der Spitze der SED – von *Walter Ulbricht* zu *Erich Honecker* – war in der Wirtschafts- und Sozialpolitik der DDR mit einer Wende verbunden. Laut Beschluss des VIII. Parteitages der SED (1971) sollte im Zentrum der Politik die konsequente Verwirklichung der »Hauptaufgabe« stehen, »das materielle und kulturelle Lebensniveau des Volkes auf der Grundlage eines hohen Entwicklungstempos der sozialistischen Produktion, der Steigerung der Effektivität, der Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und des Wachstums der Arbeitsproduktivität weiter zu erhöhen«. Dazu wurde zwar richtigerweise die »Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik« proklamiert, aber leider nicht konsequent verwirklicht. In den siebziger Jahren fanden der sichtbare Umschwung – u. a. im Wohnungsbau – und die damit geweckten Hoffnungen einen breiten positiven Widerhall in der Bevölkerung. Dass die wirtschaftlichen Leistungen nicht groß genug waren, um den eingeschlagenen Weg der Sozialpolitik dauerhaft verfolgen zu können, sollte sich erst später zeigen.

Mit der Erklärung, die ökonomischen Gesetzmäßigkeiten in der proportionalen Entwicklung der Volkswirtschaft zum harmonischen Ausgestalten der Gesellschaft konsequent durchsetzen und die sozialistischen Produktionsverhältnisse weiter festigen zu wollen, wurde Anfang der siebziger Jahre von der Partei- und Staatsführung eine weitere Maßnahme durchgeführt, die zunächst die wirtschaftliche Leistungskraft zu stärken schien, dann aber in der Folge auch ihre großen Schattenseiten zeigte: die Umwandlung großer genossenschaftlicher, halbstaatlicher und noch vorhandener privater Industrie- und Baubetriebe in staatliches Eigentum. Im Bereich des Ministeriums für Bauwesen betraf das im Jahre 1972 insgesamt 1877 private und genossenschaftliche Betriebe der Bauwirtschaft und Baumaterialienindustrie mit rund 100 000 Beschäftigten.<sup>45</sup> Zur Veränderung der Eigentumsstruktur in der Bauwirtschaft siehe Tabelle 1.4.

42 Autorenkollektiv (Leiter: Gerhard Roßmann): Geschichte der SED. S. 545.

43 VO über die Baubilanzierung vom 3.6.1971. GBl. II. Nr. 53.

44 Siehe Gerhard Schürer: *Gewagt und verloren*. 3. bearb. Aufl. Frankfurt an der Oder 1996. S. 122f.

45 Siehe Pieper, *Konzeption*. S. 58.

Tabelle 1.4: Entwicklung des Anteils der Eigentumsformen am Nettoprodukt der Bauwirtschaft 1950–1989 (Prozent)

	1950	1970	1989
Staatlich (»volkseigen«)	40,7	52,3	75,1
Genossenschaftlich		28,4	16,3
Privat	59,3	19,3	8,6

Quelle: Statistisches Jahrbuch der DDR 1990. S. 105.

Durch diese Maßnahme wuchs die Betriebs- und Produktionskonzentration in der Bauwirtschaft erheblich. Gleichzeitig erhielten auch die kreisgeleiteten Baukapazitäten eine neue Perspektive und nahmen in den siebziger Jahren einen großen Aufschwung. Dieser Schritt begünstigte den Einsatz dieser Baukapazitäten für den Neubau; letztlich wurden dadurch aber auch handwerkliche Kapazitäten aus der dringend notwendigen Erhaltung und Modernisierung der vorhandenen Bausubstanz abgezogen.

Die Beschlüsse über die »Hauptaufgabe« bürdeten dem Bauwesen eine große Verantwortung auf. Auf der 6. Baukonferenz erklärte *Erich Honecker* dazu: »Nimmt man die vor uns stehenden Aufgaben, so hängt das gesamtgesellschaftliche Wachstum weitgehend davon ab, dass der Baubedarf durch die Bauwirtschaft und alle die Industriezweige, die ihr zuliefern, gedeckt wird. Die tägliche Arbeit der Bauschaffenden und ihrer Kooperationspartner übt einen wesentlichen Einfluss darauf aus, wie sich das materielle und kulturelle Lebensniveau der Bürger in unserer sozialistischen Gesellschaft insgesamt planmäßig weiter verbessert.«<sup>46</sup>

Daraus ergaben sich von Anfang an zwei grundlegende und eng miteinander verknüpfte Ziele, die für die siebziger Jahre und auch bis in die achtziger Jahre hinein ihre Gültigkeit behielten. Erstens waren wachsende Leistungen für die materiell-technische Basis der Volkswirtschaft zu erbringen und zweitens sollte das Wohnungsbauprogramm die Lebensqualität der Werktätigen wesentlich erhöhen. Um diese Ziele zu erreichen, mussten die Leistungsfähigkeit und die Effektivität des Bauwesens gesteigert werden.

### *Leistungen für die Industrie*

Die Bauschaffenden vollbrachten in den siebziger Jahren große Leistungen für die Industrie, vor allem für den Ausbau der energetischen und chemischen Basis. Ihre intensivere Entwicklung erforderte ein neues Profil der bauwirtschaftlichen Kapazitäten. An Stelle umfangreicher Industrieneubauten auf »grüner Wiese« waren verstärkt Rekonstruktionsbaumaßnahmen gefragt. Daraus erwuchsen neue Aufgaben für die bautechnischen Projektanten und Baustellenkollektive der Bau- und Montagekombinate. Dazu gehörten vor allem neue technologisch-organisatorische Formen von Abbruch- und Montagehilfsleistungen, die Entwicklung leicht montierbarer Bauelemente sowie ein höherer Mechanisierungsgrad

<sup>46</sup> Erich Honecker: Unsere Politik dient dem Wohl der Arbeiterklasse und allen Werktätigen. 6. Baukonferenz. Berlin 1975. S. 13f.

besonders durch die Kleinmechanisierung. Für diese Aufgaben arbeiteten Baupraktiker und Bauwissenschaftler Hand in Hand.

Für das Verkehrswesen der DDR wurden in den siebziger Jahren umfangreiche Bauten realisiert. Besonders hervorzuheben sind die Autobahnneubauten zwischen Leipzig und Dresden sowie zwischen Berlin und Rostock, die Modernisierung der Autobahn zwischen Berlin und Magdeburg sowie die verkehrstechnische Erschließung vieler neuer Wohngebiete.

### *Das Wohnungsbauprogramm*

Beginnend mit den Beschlüssen des VIII. Parteitages der SED wurde der Weg zur Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem in der DDR beschritten, hoffend, ein altes Ziel der Arbeiterbewegung zu verwirklichen und ein gutes Stück Sozialismus zu schaffen.

Nachdem das Politbüro der SED und der Ministerrat der DDR schon im März 1973 einen Beschluss über die Entwicklung des komplexen Wohnungsbaus in der Hauptstadt der DDR, Berlin, in den Jahren 1976-1990 gefasst hatten, beschloss das Zentralkomitee der SED nun ein umfassendes Wohnungsbauprogramm für die Jahre 1976-1990. Bis 1990 sollten 2,8 bis 3 Millionen Wohnungen gebaut bzw. modernisiert werden. Zugleich waren die notwendigen Kinderkrippen und -gärten, Schulen, Einkaufsstätten und Einrichtungen für Dienstleistungen, gesundheitliche Betreuung und Gestaltung der Freizeit, einschließlich Körperkultur und Sport, zu schaffen.<sup>47</sup>

Von 1971 bis 1980 wurden das Wohnungsbauprogramm im wesentlichen mengenmäßig ohne Abstriche realisiert und dadurch die Wohnverhältnisse für viele Millionen Bürger verbessert. Im Jahre 1980 erhielt die Bevölkerung insgesamt 169 000 neugebaute und modernisierte Wohnungen. Das war das bis dahin höchste Jahresergebnis. Insgesamt wurde im Durchschnitt der DDR erreicht, dass die Zahl der vorhandenen Wohnungen größer war als die Zahl der Haushalte.

In Ostberlin wurden während der siebziger Jahre rund 120 000 Wohnungen neu gebaut bzw. modernisiert. Das erfolgte in der ersten Hälfte dieses Zeitraumes durch den Bau in vorhandenen Wohngebieten, in der zweiten Hälfte vorrangig auf der »grünen Wiese«. So entstand in Marzahn ein neuer Berliner Stadtbezirk. Außerdem wurden umfangreiche Bauten für die Infrastruktur errichtet sowie der Palast der Republik und die Leipziger Straße gebaut. Am Ausbau von Ostberlin waren Bauschaffende aus allen Bezirken der DDR beteiligt, oft zu Lasten der Städte in den Bezirken. Die »FDJ-Initiative Berlin« wurde zum größten Jugendobjekt des Bauwesens.

### *Produktionszuwachs in der Baumaterialienproduktion*

Die ständig wachsende Bautätigkeit erforderte einen hohen Zuwachs in der Baumaterialienproduktion. Dazu wurden neue Baustoff- und Vorfertigungsbetriebe – besonders für den industriellen Wohnungsbau – gebaut und die Auslastung der vorhandenen Kapazitä-

<sup>47</sup> Siehe Autorenkollektiv (Leiter: Gerhard Roßmann): Geschichte der SED. S. 603.



ten erhöht. 30 Prozent der gesamten Kapazität dieses Bereiches deckten allein die 13 Plattenwerke, die von 1975 bis 1980 in Betrieb genommen worden waren.

Auch die Zementindustrie und die Gewinnung von Zuschlagstoffen nahmen in den siebziger Jahren einen großen Aufschwung. Die Zementproduktion der DDR wurde von rund 8 Millionen Tonnen im Jahre 1970 auf rund 12,5 Millionen Tonnen im Jahre 1980 und die Produktion von Betonerzeugnissen von rund 16 Millionen Tonnen im Jahre 1970 auf fast 28 Millionen Tonnen im Jahre 1980 gesteigert.<sup>48</sup> Die Basis für die Produktion von Ausbauelementen wurde ebenfalls wesentlich erweitert.

Weiterhin wurden wissenschaftliche Grundlagen und Lösungen geschaffen, um heimische Rohstoffe und Sekundärrohstoffe stärker zu nutzen und gleichzeitig den Arbeits- und Energieaufwand zu verringern. Das betraf vor allem rationellere Verfahren zur Herstellung hochwertiger Erzeugnisse aus Gips, Anhydrit, Tonen und Feinsanden sowie die Senkung des Energieeinsatzes besonders in der Zementproduktion.

### *Intensivierung als Hauptweg zur Leistungssteigerung*

Um die Bauaufgaben der siebziger Jahre zu erfüllen, war die Intensivierung als Hauptweg zur Leistungssteigerung konsequent durchzusetzen. Insbesondere wurde auf den wissenschaftlich-technischen Fortschritt und die Rationalisierung orientiert. Die Bauschaffenden wurden dazu durch zentrale Intensivierungs-, Rationalisierungs- und Wissenschaftskonzeptionen des Ministeriums für Bauwesen unterstützt. Die Bauakademie hatte auf den entscheidenden Gebieten des Bauwesens die effektivitätsbestimmenden Forschungsvorhaben zu leiten. Ein vorrangiger Schwerpunkt bauwissenschaftlicher Arbeit war es, den Wärmeenergieverbrauch im Wohnungs-, Gesellschafts- und Industriebau zu senken. Ende der siebziger Jahre führte die Bauakademie an Experimentalbauten den Nachweis, dass sich der spezifische Primärenergieeinsatz für Raumheizung und Warmwasserbereitung durch komplexe bauliche und anlagentechnische Maßnahmen um 40 bis 50 Prozent verringern ließe. Dazu wurden wärmetechnisch solide Gebäudehüllen sowie mikroelektronische Steuerungen, Zonen- und Thermostatregelung, Wärmerückgewinnung und Umweltwärme genutzt.<sup>49</sup>

In den siebziger Jahren erhöhte sich die Grundmittelausstattung im Bauwesen erheblich. Allein von 1976 bis 1980 erhielten die Baubetriebe über 500 Betontransportfahrzeuge, mehr als 1100 Bagger, 1300 Planiertrauben und über 500 Turmdrehkrane. Damit wurde die technische Basis für das industrielle Bauen erweitert. Der Einsatz dieser Großgeräte und ihre Auslastung befriedigten jedoch nicht immer. Ein ständiger Engpass waren Kleingeräte und Werkzeuge.

Die Bauproduktion war stets sehr materialaufwändig. Gegen Ende der siebziger Jahre wurden in der DDR jährlich ca. eine Million Tonnen Stabstahl, Stahlrohre und Formstahl sowie acht Millionen Tonnen Zement verarbeitet. Die Materialeinsparung – besonders die Senkung des spezifischen Verbrauchs an Stahl und Zement – hatte deshalb bei der Intensivierung der Produktion einen hohen Stellenwert.

48 Siehe Statistisches Jahrbuch 1981 der DDR. S. 126.

49 Siehe Hans Fritsche: Diskussionsbeitrag. In: Protokoll der 7. Baukonferenz. Berlin 1980. S. 91.

### Qualifizierung der Bauschaffenden

Mit dem technischen Fortschritt im Bauwesen wuchsen auch die Anforderungen an die Qualifikation der Bauschaffenden. 1972 wurde mit der neuen Systematik der Ausbildungsberufe eine wichtige gesetzliche Grundlage dafür geschaffen, dass sich die Berufsausbildung besser auf die technischen und technologischen Neuerungen in der Bau- und Montageproduktion einstellte. Die Anordnung über die Berufsbildung vom März 1974 vertiefte diese Entwicklung. In den siebziger Jahren begannen jährlich ca. 30 000 Schulabgänger eine Lehrausbildung im Bauwesen.

Im gleichen Zeitraum wurden an acht Ingenieurschulen sowie an fünf Hochschulen Ingenieure und Diplomingenieure sowie Architekten des Bauwesens ausgebildet. Auf der Basis der neuen Praktikumsordnung vom August 1975 bereiteten sie sich bereits während ihres Studiums auf ihre künftige Tätigkeit in der Baupraxis vor.

Die Qualifikationsstruktur der Bauschaffenden entwickelte sich insgesamt in den siebziger Jahren wie folgt:

Tabelle 1.5: Entwicklung der Qualifikationsstruktur der Bauschaffenden (Anteil in %)

Beschäftigtengruppe	1970	1980
Hochschulkader	1,4	3,1
Fachschulkader	4,7	7,4
Meister	5,2	6,0
Facharbeiter	59,0	61,9
An- und Ungelernte	29,7	21,4

Quelle: Pieper, Konzeption. S. 66.

Zwei neue Wettbewerbsinitiativen erlangten im Wohnungs- und Städtebau eine größere praktische Bedeutung: die »Slobin-Methode« auf den Baustellen und die Arbeit mit dem »Projektpass« im Wettbewerb der Projektierungskollektive. Die *Slobin*-Methode orientierte auf der Grundlage von Objekt- und Brigadeverträgen auf die kostengünstige, termin- und qualitätsgerechte Herstellung nutzungsfähiger Bauwerke. In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre wurden rund 80 Prozent der von Wohnungsbaukombinaten gebauten Wohnungen mit Objekt- und Brigadeverträgen realisiert.

Um die Leistungsfähigkeit und Effektivität im Industriebau zu erhöhen und die Investitionsvorhaben planmäßig in Betrieb zu nehmen, wurden in Gemeinschaftsarbeit der staatlichen Organe, der Auftraggeber der Industrie und der Industrieleute in Erfurt neue Formen des Zusammenwirkens gefunden, die zur territorialen Rationalisierung führten sowie die Baudurchführung konzentrierten und so die Bauzeiten verkürzten. Die »Erfurter Erfahrungen« einer optimalen Rang- und Reihenfolge der Investitionsdurchführung wurden anderen Bau- und Montagekombinaten im Erfahrungsaustausch vermittelt.

Unter der Devise »Schnell reparieren ist besser als später intensivieren« zeigte der Kreis Rathenow einen Weg, um die Bausubstanz besser zu erhalten. Folgende Maßnahmen zur Leistungsentwicklung des kreisgeleiteten Bauwesens waren für diese Initiative wichtig:

- Einrichtung einer gemeinsamen Zementtankstelle,
- Versorgung aller Baustellen mit Frischbeton von einem Betonwerk,
- Direktbelieferung durch den Baustoffhandel,
- Schaffung einer Zentralwerkstatt für alle örtlichen Baubetriebe.<sup>50</sup>

Die Initiativen der Bauschaffenden erhöhten Tempo und Qualität im Wohnungsbau und sorgten für Pflege und Erhaltung wertvoller Bausubstanz. Das alles erfolgte gemeinsam mit den Nutzern der Gebäude und baulichen Anlagen. Das zeigte sich auch in der aktiven Teilnahme breiter Kreise der Bevölkerung am Wettbewerb »Schöner unsere Städte und Gemeinden – mach mit!«. Dadurch sollten die persönliche Verantwortung für die eigenen Arbeitsaufgaben und -pflichten und die Bereitschaft zur gegenseitigen und kameradschaftlichen Hilfe für die Gemeinschaft stärker ausgeprägt werden.

#### 1.4. Die achtziger Jahre: Wachsende Kluft zwischen Zielstellungen und Ergebnissen

*»Wenn irgend etwas nicht den mindesten Einfluss hat auf das, was wir tun und lassen und was mit uns geschieht, dann sind es doch wohl unsere Absichten ...«  
Christa Wolf, »Leibhaftig«, 2002*

Seit Beginn der achtziger Jahre verschlechterten sich die inneren und äußeren ökonomischen Bedingungen der DDR. Im Inneren zeigten sich immer deutlicher die Folgen des Rückgangs des Anteils der Akkumulation am Nationaleinkommen seit 1970<sup>51</sup> (von 29 auf 26 Prozent 1980<sup>52</sup>), was die Modernisierung und den weiteren Ausbau der materiell-technischen Basis als Voraussetzung für die weitere Leistungssteigerung der Volkswirtschaft zunehmend hemmte. Von außen waren die Verteuerung (infolge höherer Weltmarktpreise) und die Verringerung der Erdölimporte seitens der UdSSR eine gravierende Belastung, die dazu zwang, noch nachhaltiger die eigenen Ressourcen und Potenzen zu erschließen. So musste insbesondere die Braunkohle wieder stärker genutzt werden und so musste auch in der Baumaterialienindustrie Anfang der achtziger Jahre die Produktion innerhalb von zwei Jahren auf einheimische Energieträger umgestellt werden. Der Anteil der aus einheimischen Rohstoffen und Sekundärrohstoffen gewonnenen Materialien nahm weiter zu.

Trotz der erheblich verschlechterten Bedingungen hielt die Partei- und Staatsführung der DDR an den beschlossenen sozialpolitischen Zielstellungen fest. Um das damit verbundene Konsumtionsniveau aufrecht zu erhalten, musste der Anteil der Akkumulation bei verlangsamter Zunahme des Nationaleinkommens weiter abgesenkt werden (bis 1989 auf 22 Prozent) – ein *Circulus vitiosus*. Das spiegelte sich in der Entwicklung der Bauinvestitionen sehr deutlich wieder – siehe Tabelle 1.6.

50 Autorenkollektiv (Leiter: Rolf Kühnert): Für das Wohl des Volkes bauen. In: Der Parteiarbeiter. Berlin 1970. S. 66.

51 Das Nationaleinkommen ähnelt dem »Bruttoinlandprodukt« (BIP); entsprechend umgerechnete Kennziffern siehe Statistisches Jahrbuch 1990 der DDR. S. 107.

52 Statistisches Jahrbuch 1990 der DDR. S. 106.

Tabelle 1.6: Bauinvestitionen in der Volkswirtschaft der DDR (gesamt = 100)

	Insgesamt	Produzierende Bereiche		Wohnungsneubau	
	Mio. Mark	Mio. Mark	Prozent	Mio. Mark	Prozent
1970	19 852	13 446	67,7	3120	15,7
1980	31 193	19 002	60,9	7262	23,2
1989	28 653	16 830	58,7	8141	28,4

Quelle: Statistisches Jahrbuch 1990 der DDR. S. 115 (Anteile berechnet).

Während die Bauinvestitionen in der Volkswirtschaft und ihren Bereichen bis 1980 trotz schon sinkenden Akkumulationsanteils noch in erheblichem Umfang vergrößert wurden, gingen sie ab 1980 in der Volkswirtschaft insgesamt und vor allem in den produzierenden Bereichen spürbar zurück. Dagegen wurden die Investitionen im Wohnungsneubau noch ausgeweitet; die Anteile verschoben sich entsprechend.

Um die ökonomischen und sozialpolitischen Ziele einzuhalten, sollte das Bauwesen den Bauaufwand bis 1985 um 15 Prozent senken. Eine engere Verflechtung von Produktionsvorbereitung und -durchführung, die qualifiziertere Leitung der Bauprozesse und rationelle Technologien ermöglichten es, die Bauzeiten bei wichtigen Investitionsvorhaben, insbesondere für die Nutzung einheimischer Roh- und Brennstoffe, zu verkürzen. Durch wärmetechnisch effektivere Bauweisen und Heizungssysteme bei verstärktem Einsatz mineralischer Dämmstoffe senkte das Bauwesen den Energieaufwand für die Raumheizung bei neuen und modernisierten Gebäuden um 40 Prozent.

### *Stärkung der materiell-technischen Basis der Volkswirtschaft: Konzentration auf Schwerpunkte*

Die Kräfte des Industrie- und Spezialbaus wurden auf die volkswirtschaftlichen Schwerpunkte konzentriert (d. h. im Klartext: Es ging nicht mehr alles!). Die Industriebauer kämpften gemeinsam mit ihren Kooperationspartnern aus dem örtlich geleiteten Bauwesen ebenso wie die Werktätigen der Investitionsgüterindustrie darum, die Bauten termingerecht und in guter Qualität zu errichten. Besonders hohe Leistungen wurden bei den Vorhaben zum Ersatz des Erdöls bzw. seiner Verarbeitungsprodukte durch andere Energieträger in der Industrie und bei der Eisenbahn – unter den gegebenen Bedingungen notwendig, aber ohne volkswirtschaftlichen Zuwachsnutzen –, für den Ausbau der Rohstoffbasis, für die Mikroelektronikindustrie und die Konsumgüterproduktion erbracht.

Wichtig für die Wirtschaftskraft der Republik war auch der vermehrte Einsatz von Bauschaffenden im Ausland: im westlichen Ausland zur Beschaffung harter Devisen und in der UdSSR an der Erdgastrasse im Interesse der Energieversorgung. Aber auch das schränkte die sowieso nicht ausreichende Bautätigkeit im Inland ein.

*Weiterführung des Wohnungsbauprogramms mit weniger Mitteln*

Im Wohnungsbau wurde an der mengenmäßigen Zielstellung festgehalten, obwohl geringere Fonds bereit standen und das dringend erforderliche innerstädtische Bauen aufwändiger als das auf der »grünen Wiese« war. So blieb nur, die »Intensivierung« zu forcieren. Das bedeutete: verstärkt 6-geschossig (ohne Personenaufzüge) zu bauen und die Neubaugebiete stärker zu verdichten. Beides rief nicht erst heute Kritik, sondern bereits damals starke Bedenken hervor. Ursprünglich geplante Stadtteilzentren mit Kinos, Schwimmhallen u. ä. aufwändige Bauten blieben zurück. Diese Abstriche ließen manchen Bebauungsplan, manchen Generalbebauungsplan zumindest teilweise zur Makulatur werden.

Dennoch wurde das Wohnungsbauprogramm trotz der großen Belastungen für die DDR-Volkswirtschaft mengenmäßig erfüllt: Im Zeitraum 1971-1990 wurden rund drei Millionen Wohnungen neugebaut bzw. modernisiert.<sup>53</sup> Das ließ sich auch an der positiven Entwicklung der Relation zwischen Anzahl der Haushalte und Anzahl der Wohnungen ablesen: Während 1980 die Zahl der Wohnungen insgesamt nur im Durchschnitt der DDR größer als die Zahl der privaten Haushalte war, wurde dieses positive Verhältnis im Laufe der 80er Jahre in fast allen Kreisen erreicht! So wurde in der DDR zweifellos das soziale Minimum gewährleistet: Die Wohnungen waren bezahlbar, und es musste niemand auf der Straße leben. Die Wohnsituation von Millionen Familien waren wesentlich verbessert worden, sei es durch den Bezug einer Neubauwohnung oder durch die Modernisierung ihrer Wohnung. Und wenn die hohen staatlichen Hürden und die oft langen Wartezeiten bis zur Zuweisung einer Wohnung genommen waren, ließ sich die Wohnung in relativ großer Freiheit nutzen.

Während in den siebziger Jahren der sichtbare Umschwung im Wohnungsbau und die damit verbundenen Hoffnungen einen breiten positiven Widerhall in der Bevölkerung fanden, wuchs in den achtziger Jahren die Diskrepanz zwischen den euphorischen öffentlichen Erklärungen der SED zur Erfüllung des Wohnungsbauprogramms und der Stimmung in nennenswerten Teilen der Bevölkerung. Das zeigte sich nicht nur an den massenhaften Eingaben, sondern vor allem auch an den Wohnungsanträgen. Denn trotz wachsenden Wohnungsbestandes und eines größer werdenden Anteils gut ausgestatteter Wohnungen nahm die Anzahl der Wohnungsanträge nicht ab, sondern in vielen Städten eher zu: Ende 1989 gab es über 77 000 registrierte, also staatlich anerkannte Wohnungsanträge!<sup>54</sup>

Trotz wachsenden Umfangs und steigender Qualität des Wohnungsbestands wurde die Wohnungsfrage vor allem aus zwei Gründen nicht gelöst und wurden die mit dem Wohnungsbauprogramm verknüpften Hoffnungen der Bevölkerung vielfach enttäuscht:

Zum einen infolge der mangelnden Nutzung des wachsenden Wohnungsbestandes. Jeder, der tiefere Einblicke in die Wohnverhältnisse hatte, kannte die weit verbreitete Unterbelegung vieler Wohnungen. Die notwendige Mobilität in der Nutzung der Wohnungen ließ sich unter den in der DDR gegebenen politischen Bedingungen nicht herstellen, ohne an Tabus zu rühren. Eine – hypothetische – Möglichkeit wäre gewesen, die staatliche Administration nicht nur bei der Zuweisung, sondern auch hinsichtlich der Nutzung

53 Detailliert siehe Joachim Tesch: Der Wohnungsbau in der DDR 1971-1990. Ergebnisse und Defizite eines Programms in kontroversen Sichten. Berlin 2001.

54 Vgl. Werner Ostwald (Hg.): Raumordnungsreport '90. Berlin 1990. S. 106ff.

der Wohnung zu verstärken, also eine regelmäßige Kontrolle über die Größe des verfügbaren Wohnraumes in Abhängigkeit von der aktuellen Personenzahl auszuüben und ggf. staatlichen Zwang zur Aufgabe nicht angemessenen oder nicht genutzten Wohnraums auszuüben. Dieser Weg war politisch nicht gangbar; er wäre als weiterer Schritt zur total verwalteten Gesellschaft bzw. zum »vormundschaftlichen Staat« auch grundsätzlich abzulehnen gewesen.

Die zweite und entschieden günstigere Möglichkeit wäre gewesen, das Tabu der niedrigen Mieten zu brechen. Die richtige soziale Zielstellung, jedem privaten Haushalt eine angemessene Wohnung unabhängig von der Höhe des Einkommens zu sichern, hätte bei Haushalten mit niedrigem Einkommen auch durch subjektbezogene finanzielle Zuschüsse zu den Kosten des Wohnens erreicht werden können, also durch Zahlungen ähnlich eines heutigen Wohngeldes. So aber führte das durchgängige Festhalten der Mieten auf dem Vorkriegsniveau – abgesehen von den wachsenden Belastungen für den Staatshaushalt – vor allem dazu, dass die privaten Haushalte jegliches ökonomisches Interesse an einem rationellen Umgang mit dem volkswirtschaftlich sehr aufwändigen Gut Wohnung verloren. Da das Wohnen angesichts wachsender Einkommen und im Vergleich zu anderen, für wichtig gehaltenen Gütern – sei es der Farbfernseher, das Auto oder die Auslandsreise – spottbillig war, lohnte es sich für die privaten Haushalte meist nicht, ggf. die Wohnung zu verkleinern und deshalb die großen Mühen und Kosten eines Wohnungstauschs auf sich zu nehmen. Aber alle diesbezüglichen Vorschläge stießen bei den politisch Verantwortlichen auf taube Ohren und mussten in den Panzerschränken bleiben.

Der andere für das Nichterreichen der sozialpolitischen Zielstellung des Wohnungsbauprogramms wesentliche Faktor war die ungenügende Erhaltung und Erneuerung der vorhandenen Wohngebäude. Die Kapazitäten des kreisgeleiteten Bauwesens reichten dafür nicht aus, obwohl sich mit der Herausbildung leistungsstarker Kreisbaubetriebe sowie durch Förderung des genossenschaftlichen und privaten Bauhandwerks die Werterhaltungsarbeiten und Baureparaturen im Wohnbereich seit 1980 erhöhten. Angesicht der Kapazitätsengpässe wurden vorrangig Dächer und Schornsteine instandgesetzt. Dabei bewährten sich ebenso wie bei der Modernisierung im Sanitärbereich technologische Linien und Komplexbrigaden. Hervorzuheben sind auch die umfangreichen Leistungen, die die Bürger im Wettbewerb »Schöner unsere Städte und Gemeinden - mach mit!« zur Erhaltung und Verschönerung der Umwelt und vor allem für den Um- und Ausbau sowie die Instandsetzung von Wohnungen, für die Gestaltung und Pflege von Grünanlagen, Spiel- und Sportplätzen erbrachten. Aber alles das reichte nicht, um den Verfall der Altbauten aufzuhalten.

Die Vernachlässigung der vorhandenen Bausubstanz wirkt noch heute als materielles Erbe des DDR-Wohnungsbaus. Es besteht offenkundig vor allem in zwei sich bedingenden Sachverhalten: Zum einen in einer Vielzahl großer Wohnsiedlungen, die in industrieller Bauweise am Rande der Städte errichtet worden sind, und die von ihren Bewohnern in der Regel für lebenswerter gehalten werden, als von Leuten außerhalb behauptet wird. Die Plattenbauwohnungen stellen auch heute noch für viele Bewohner eine mietgünstige Alternative mit hinreichender Ausstattung dar. Zum anderen besteht es in stark vernachlässigten innerstädtischen Gebieten, für deren bauliche Erhaltung und Erneuerung damals zu wenig getan wurde und deren Revitalisierung heute eine vorrangige Aufgabe der Stadtentwicklung darstellt.



Der Bau der randstädtischen Großsiedlungen war unter den damaligen Bedingungen gewissermaßen zwangsläufig die Folge des unveränderten Ziels, ab 1980 das Wohnungsproblem durch Erweiterung des Wohnungsbestandes zu lösen. Für den Wohnungsbau musste die »grüne Wiese« erhalten. Angesichts ungenügender Baukapazitäten ging dann der Neubau am Rande der Städte tatsächlich zu Lasten des Ersatzneubaus und des Erhalts der Innenstädte. Notwendig wäre eine leistungsfähigere Bauwirtschaft gewesen, um sowohl im erforderlichen Umfang neuzubauen als auch die erhaltenswerten Bauwerke zu sanieren.

Dem fortschreitenden Verfall von Innenstadtbereichen hätte allerdings in bestimmtem Maße entgegengewirkt werden können, wenn früher begonnen worden wäre, den Neubau von den Rändern in die Innenstädte zu verlagern. Entsprechende Vorschläge von Wissenschaftlern an der Bauakademie und an Bauhochschulen sowie von Stadtarchitekten und Kommunalpolitikern hatte es schon Ende der siebziger Jahre gegeben. Ihre Umsetzung begann jedoch erst ein Jahrzehnt später und auch nur zögerlich. In Leipzig z. B. begann nennenswerter Neubau in altstädtischen Gebieten erst in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre – um Jahre zu spät.

*Resümee: Die volkswirtschaftliche Situation der Bauwirtschaft verschlechterte sich*

Resümierend ist festzustellen, dass sich das Leistungswachstum im Bauwesen trotz vielfältiger Anstrengungen und Initiativen im Laufe der achtziger Jahre verlangsamte (siehe Tabelle 1.7 auf der nächsten Seite).

Hatte sich die Bauproduktion bis 1980 schneller als das gesellschaftliche Gesamtprodukt und das Nationaleinkommen entwickelt, so fiel sie ab 1980 dahinter zurück. Das wurde nicht unwesentlich durch das Absenken der Investitionen auf 75 Prozent gegenüber 1980 und die damit verbundene Verlangsamung der Grundmittelausstattung, die extreme Erhöhung der Verschleißquote bei den Ausrüstungen und durch den Rückgang der Beschäftigten in der Bauwirtschaft verursacht.<sup>55</sup>

Die Bevorzugung Berlins sowie einzelner Bezirks- und Schwerpunktstädte, wie Eisenhüttenstadt, Hoyerswerda und Schwedt, verstärkten die regionalen Disproportionen. Von Jahr zu Jahr wurde der Einsatz von Bau- und Montagekollektiven aus allen Bezirken in der Hauptstadt erhöht. Der beschleunigte Wohnungsbau war überall im Stadtbild sichtbar. Außerdem sind in Berlin umfangreiche Investitionen für die Industrie und die stadtechnische Infrastruktur realisiert worden. Bedeutende und das Antlitz Berlins prägende Bauten wie das Schauspielhaus, der neue Friedrichstadtpalast, das Haus der sowjetischen Wissenschaft und Kultur sind in diesem Zeitraum entstanden. Demgegenüber litten die traditionellen Industriestandorte im Süden der DDR zunehmend an baulicher Auszehrung.

55 Der Verfasser hat sich im Laufe der 80er Jahre mehrfach öffentlich zu den Entwicklungsproblemen des Bauwesens der DDR geäußert. Siehe besonders: Zur Dynamik des Bauwesens unter den volkswirtschaftlichen Bedingungen der DDR in den 80er Jahren. In: Wirtschaftswissenschaft 31(1983)12. S. 1791ff. – Intensive Reproduktion der baulichen Grundfonds in der Volkswirtschaft der DDR. In: Wirtschaftswissenschaft 36(1988)11. S. 1638ff.



Tabelle 1.7: Entwicklung der Bauwirtschaft in der Volkswirtschaft der DDR

Kennziffer	1960	1970	1980	1989
Gesellschaftliches Gesamtprodukt 1980 = 100	37	62	100	126
Produziertes Nationaleinkommen 1980 = 100	41	63	100	141
Bauproduktion der Volkswirtschaft 1980 = 100	31	71	100	117
Investitionen in der Volkswirtschaft				
– produzierende Bereiche insgesamt	32	70	100	121
– in der Bauwirtschaft 1980 = 100	34	87	100	75*
– Anteil der Bauwirtschaft in Prozent	2,6	3,4	2,6	1,7
Durchschnittlicher Grundmittelbestand 1980 = 100				
– produzierende Bereiche insgesamt	35	59	100	145
– Bauwirtschaft	19	49	100	133
Verschleißquote des durchschnittlichen Ausrüstungsbestandes in Prozent				
– produzierende Bereiche insgesamt		48,1**	51,3	55,2
– Bauwirtschaft		52,9**	56,4	68,6
Berufstätige				
– produzierende Bereiche insgesamt	99	98	100	102
– in der Bauwirtschaft 1980 = 100	81	92	100	96
– Anteil der Bauwirtschaft in Prozent	7,2	8,4	8,9	8,4

\* zwischenzeitlich noch niedriger!

\*\* 1975

Quelle: Statistisches Jahrbuch 1990 der DDR. S. 18f., 34, 101, 113, 118, 121 (z. T. berechnet).

Zum Schluss sei ein Eigenzitat zum Bauminister *Wolfgang Junker* gestattet:

»Am 9. April [1995] jährte sich zum fünften Male der Tag, an dem Wolfgang Junker psychisch und physisch zerbrach [...]. Schmerzlich die folgenden Erinnerungen: Es gelang ihm nie – trotz wachsenden persönlichen Ansehens – das Bauwesen der DDR und damit sich selbst »freizuschwimmen«. In dem von ihm geleiteten Bereich traten die Widersprüche zwischen Anspruch und Realität besonders scharf hervor: In allen Jahrzehnten befand er sich ständig in der Zwickmühle zwischen nicht erfüllbaren Anforderungen an das Leistungsvermögen des Bauwesens und den volkswirtschaftlich verfügbaren bzw. zur Verfügung gestellten Ressourcen (vor allem zu wenig Arbeitskräfte und zu wenig moderne Baumaschinen), aber auch eingeschränkt durch die politische Unmöglichkeit, im eigenen Bereich eine höhere Arbeitsintensität als in der DDR überhaupt durchzusetzen.

Was generell galt, trifft auch auf das Projekt zu, das in der Öffentlichkeit am engsten mit seinem Namen verbunden ist: das Wohnungsbauprogramm der 70er und 80er Jahre. Obwohl die ursprünglichen Planziele für den Wohnungsneubau quantitativ fast vollständig erreicht wurden – die sozialen Ziele des Programms wurden verfehlt, da die Baukapazitäten nicht reichten, um außer dem notwendigen Neubau zugleich im erforderlichen

Umfang die vorhandenen Wohnbauten instand zu setzen und zu modernisieren, und weil insgesamt die wohnungswirtschaftliche Seite unterschätzt wurde. Trotz wachsenden Wohnungsbestandes nahmen so sowohl die Unterbelegung des verfügbaren Wohnraums als auch zugleich die Anzahl der Wohnungsanträge zu.

In Wolfgang Junker verkörperte sich die Tragik vieler »Systemträger«: Er hat mit höchstem persönlichem Einsatz das Beste gewollt, aber nicht erreicht. [...] Er gehörte zu denen, die ehrlichen Herzens das Unmögliche gewollt haben. [...] Jedenfalls gehört Wolfgang Junker zu der Generation, die in ihrem Gemeinwesen menschengemäße Möglichkeiten sahen und deren Leistung nicht auf Dauer dem Vergessen überantwortet werden kann.«<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> Joachim Tesch: Erinnerungen an Wolfgang Junker. Die Tragik eines »Systemträgers«: ehrlichen Herzens das Unmögliche gewollt. In: »Neues Deutschland« vom 11.4.1995. S. 12.

## 2. Gesellschaftliche Entwicklung und Bauen in Leipzig

*Hubert Schnabel*

### 2.1. Der Neubeginn

Am 8. Mai 1945 war nach sechsjähriger Dauer der Zweite Weltkrieg zu Ende. Brandenburg, Mecklenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wurden die sowjetische Besatzungszone. Die amerikanischen Truppen, die im Verlauf der Kriegshandlungen bis zur Elbe und Mulde vorgedrungen waren, mussten sich nach dem Potsdamer Abkommen aus Sachsen und Thüringen zurück ziehen.

Die Wiederherstellung des normalen Lebens und die Beseitigung der Zerstörungen begann in Leipzig erst zielstrebig, als die sowjetische Armee am 3. Juli 1945 die Stadt übernahm. Der erste Stadtkommandant der Sowjetarmee, Generalleutnant *Nikolai Iwanowitsch Trufanow*, schreibt in seinen Erinnerungen:

»Im Ergebnis der Bombardierungen durch die alliierte Luftwaffe hatte der Produktions-, Verwaltungs- und Wohnungsfonds der Stadt sehr stark gelitten. So, zum Beispiel, waren von 225 000 Wohnungen fast 34 000 vollkommen zerstört, etwa 14 000 stark beschädigt und 80 000 Wohnungen mussten schnellstens saniert werden. [...] Von 109 Schulgebäuden hatten unter den Bombardements etwa 70 gelitten, davon waren 25 vollkommen zerstört. [...] Es erwies sich, dass fast alle Betriebe und Fabriken der Stadt in Schutt und Asche lagen. Ganze Stadtteile waren ohne Strom und Gas. Ernsthaft gefährdet war die Versorgung Leipzigs mit Wasser. [...] In großem Maße hatten auch die Einrichtungen des Gesundheitswesens gelitten – Krankenhäuser, Kliniken, Lazarette und Apotheken. Es gab in der Stadt fast keine Vorräte an Medikamenten und medizinischen Instrumenten. [...] Als die sowjetischen Truppen in Leipzig einzogen, waren die Lebensmittelvorräte hier am Ausgehen. [...] In hohem Maße wuchs die Kindersterblichkeit. Jeden Tag wurden in der Stadt Fälle von Typhus, Ruhr und Diphtherie registriert.«<sup>1</sup>

Mit Unterstützung der sowjetischen Stadtkommandantur wurden unverzüglich erste Leitungs- und Verwaltungsschritte eingeleitet. *Aktivisten der ersten Stunde*, vornehmlich Antifaschisten, die die Hölle der Konzentrationslager und Zuchthäuser überlebten, übernahmen neben Vertretern unterschiedlichster Glaubensrichtungen und Weltanschauungen Verantwortung. Es galt, die Aufgaben des Tages zu meistern. Über die Zukunft dachten die Menschen zu diesem Zeitpunkt nur wenig nach. *Arnold Zweig* beschrieb

---

1 Nikolai Iwanowitsch Trufanow [1900-1982]: Auf dem Posten des Militärkommandanten der Messestadt. In: Leipzig. Aus Vergangenheit und Gegenwart. Beiträge zur Stadtgeschichte, Band 1. Leipzig 1981. S. 85f. (Entnommen aus: Ders.: Vier Jahre. Charkow 1976. Aus dem Russischen von Klaus Koppelman. Das Manuskript befindet sich im Stadtarchiv Leipzig.)

jenen Zustand mit den Worten: »Die Menschen atmeten auf, aber nur so wie jemand, der eine Last absetzt, die er nach ein paar Minuten weiter zu tragen hat.«<sup>2</sup>

Der »Aufruf des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Deutschlands vom 11. Juni 1945«<sup>3</sup> gab für die Zukunft eine erste Orientierung. Nach Konstituierung der Parteien auf der Grundlage der sowjetischen Befehle bildete sich am 7. Juli 1945 im Kino »Capitol« der »Antifaschistische Block«, der 65 Komitees und ca. 1500 Mitarbeiter in den Stadtteilen repräsentierte. Zum ersten Male stellte sich der aus 70 Mitgliedern bestehende »Provisorische Zentralausschuss des Blocks« vor. Ihm gehörten 21 Arbeiter, vier Angestellte, sechs Beamte, fünf Wirtschaftler, fünf Künstler, vier Wissenschaftler, fünf Ärzte, drei Schriftsteller, acht Juristen, zwei Pfarrer, vier Lehrer, ein Ingenieur und zwei Architekten an.

Der Stadtkommandant ernannte auf Vorschlag der antifaschistisch-demokratischen Parteien *Erich Zeigner* zum Oberbürgermeister<sup>4</sup> und *Kurt Robberg* zu seinem Ersten Stellvertreter. Mit ihrer Ernennung begann eine neue Etappe kommunalpolitischer Arbeit in Leipzig.

Zur Ausgangslage vermerkt *Manfred Unger*: »Die Nazis hinterließen ein entsetzliches Erbe. Die Stadt stellte einen zerfetzten, aus tausend Wunden blutenden Körper dar. Die Bevölkerungszahl war gegenüber 1939 um 125 000 Einwohner geringer. 584 000 Einwohner zählte die Stadt. Die Ermordeten in den Zuchthäusern und Konzentrationslagern, die Opfer der Bombardements und des Krieges waren dafür ausschlaggebend. Tausende Leipziger waren noch in Kriegsgefangenschaft. Andererseits warteten viele evakuierte Leipziger Bürger auf ihre Rückkehr.

Die Industrie der Stadt war durch die Rüstungsproduktion deformiert, große Teile des Industriepotentials waren zerstört. Die grafische Industrie erlitt die größten Verluste. Es wurde eingeschätzt, dass von den vorhandenen Kapazitäten zwischen 60 und 80 Prozent vernichtet wurden. Die Kapazitäten des Maschinenbaus wurden zu 30 Prozent in Mitleidenschaft gezogen, 250 Betriebe wurden in Leipzig als Rüstungsbetriebe ausgewiesen. Die Gaswerke waren zu fast 60 Prozent zerstört. Im Mai 1945 waren nur 10 Prozent des Schienennetzes der Straßenbahn in Betrieb, Ende des Jahres waren es 90 Prozent. Die Reichsbahn hatte Mangel an Wagen. Am 16. Juli 1945 war der Zugverkehr auf dem schwer zerstörten Hauptbahnhof wieder aufgenommen worden.«<sup>5</sup>

*Walther Beyer* stellte sich an die Spitze des Dezernats für Bauwesen. In seiner Denkschrift vom 31. Dezember 1946 beschreibt er eindrucksvoll den Umfang der Aufgaben, die zu lösen waren, um diese »leidgeprüfte Stadt wieder lebensfähig zu machen«.<sup>6</sup> Die wirtschaftliche Existenzgrundlage der Stadt war aufs Empfindlichste zertrümmert. Aber, so schreibt *Walther Beyer*, »die Bevölkerung sei beherzt, regsam und intelligent genug, gebotene Chancen zu erkennen und wahrzunehmen, um so zu einem fortschrittlichen Aufstieg aus all dem uns hinterlassenen Elend zu gelangen. Die Maßnahmen und Befehle

2 Arnold Zweig zitiert nach: Im revolutionären Kampf geschmiedet. Graphischer Großbetrieb Interdruck. 111/18/97/D61/77. S. 78.

3 Aufruf des ZK der KPD vom 11.6.1945. In: Deutsche Volkszeitung Berlin, Nr. 1 vom 15.6.1945.

4 Zu den Amtszeiten der Oberbürgermeister Leipzigs von 1945 bis 1990 siehe »Stadt Leipzig 1945/49-1990. Zeittafel der Bauaufgaben« im Anhang.

5 Manfred Unger: Arbeitsbericht Nr. 17. Rat der Stadt Leipzig, 1970.

6 Walther Beyer: Denkschrift vom 31.12.1946. Stadtarchiv Leipzig. Nr. 1050.

der Besatzungsmacht bieten eine Anzahl Möglichkeiten, im Wiederaufbau vorwärts zu kommen. Hiervon hat Leipzig bisher einen recht guten Gebrauch machen können. Die letzten zehn Monate seit der Besetzung Leipzigs, haben einen erstaunlichen, vielversprechenden Lebenswillen der Bevölkerung und der Wirtschaft offenbart. [...] Von den 1800 verschiedenartigen öffentlichen Gebäuden der Stadt, des Reiches, des Landes, der Messe, der Kirchen, der Reichsbahn, der Post usw., sind 200 Gebäude total, 150 schwer, 190 mittelschwer und 290 leicht beschädigt, also 830 Gebäude.«<sup>7</sup>

Leipzig stand wirtschaftlich und verwaltungsmäßig still. Der gesamte Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr war ebenso lahm gelegt wie die Wasser-, Strom- und Gasversorgung. Straßen der Innenstadt waren durch Trümmer verschüttet oder durch mehr als 1200 Bombentrichter aufgewühlt. Die Kanalisation und die Versorgungsleitungen waren zerstört. Überschwemmungen von Straßen und Kellern mussten beseitigt werden. »Während des faschistischen Krieges war die Flussbettreinigung der Pleiße stark vernachlässigt worden. Die daraus entstandene starke Verschmutzung hatte den Betrieb der auf Pleißewasser angewiesenen Turbinen der städtischen Elektrizitätswerke in Leipzig gefährdet. Leipzigs Bauarbeiter entfernten innerhalb kurzer Zeit 9000 m<sup>3</sup> Schlamm und 1000 m<sup>3</sup> Schutt aus dem Pleißebett und unterstützten damit die Aufrechterhaltung der Stromversorgung der Stadt«<sup>8</sup>. Diese Ausgangslage verlangte eine exakte Analyse, gezielte Maßnahmen, eine gute Koordinierung und Leitung der Prozesse unter komplizierten Bedingungen.

### *Analysen und erste Maßnahmen*

Zunächst ging es um die Schuttberäumung und Beseitigung von Einsturzgefahren, um den Erhalt beschädigter Gebäude, der Straßen, der Kanalisation, um die Organisation von Arbeitskräften, von Baustoffen und Transportmitteln. Oberstes Gebot bestand darin, alles zu tun, um die Bürger der Stadt ohne Verzug wieder in Wohnräumen unterzubringen. Wohnraumbedarf bestand für ca. 60 000 Menschen. Tausende verschlug der Krieg nach Leipzig. In sechs Durchgangs- und Aufnahmelagern für Flüchtlinge und Umsiedler wurden 50 000 Menschen untergebracht, die zu betreuen und zu versorgen waren. Für die neuen Leitungsorgane der Stadt ergaben sich somit umfangreiche Arbeitsaufgaben.

Zu bemerken ist, dass die Wohnungssituation mit einem schweren Erbe aus der Zeit von 1933 bis 1945 belastet war. »Der kommunale Wohnungsbau sank weiter ab, erreichte seinen vorläufigen Tiefstand 1937 mit 3716 gegenüber 4814 Wohnungen 1930 und verringerte sich noch mehr. 1941 verzeichnete die Stadt ein Defizit von 70 000 Wohnungen.«<sup>9</sup>

Im August 1945 wurde durch den Oberbürgermeister im Einverständnis mit dem Block der antifaschistisch-demokratischen Parteien eine Verordnung über die Zwangsbewirtschaftung des vorhandenen Wohn- und Gewerberaumes erlassen. *Ernst Lohagen* schreibt in seinen »Erinnerungen«: »Wenn man berücksichtigt, dass in den Monaten August bis Dezember 1945 152 128 Menschen nach Leipzig zurückkehrten und Wohnraum beanspruchten, dann kann man ermessen, welche großen Anstrengungen von den

7 Ebenda.

8 Willi Pieper: Zur Geschichte des Bauwesens der DDR. Bd. 2: 1945-1949. Berlin 1989. S. 17.

9 Neues Leipzigerisches Geschicht-Buch. Hg: Klaus Sohl. Leipzig 1990. S. 265.

Aktivisten der ersten Stunde gemacht werden mussten, um jedem Rückkehrer oder den Umsiedlern ein Dach über dem Kopf zu geben. Was wurde in diesen vier Monaten auf dem Gebiet der Wohnraumbeschaffung geleistet?

Im Hauptmietverhältnis wurden an Familien 4950 Wohnungen mit einer Personenanzahl von 20 750 zugewiesen, im Untermietverhältnis wurden 20 950 Menschen in 12 750 Räumen untergebracht, 60 918 Menschen erhielten durch zusätzliche Einweisungen Wohnraum.«<sup>10</sup>

Bereits 1945 wurden erste Pläne für die Entwicklung der Stadt ausgearbeitet. Nach der Gründung der SED im April 1946 wurden sie der Bevölkerung in einer Broschüre »LEIPZIG gestern – heute – morgen«<sup>11</sup> vorgestellt (s. a. Bild 2.1). Mit dem Halbjahresplan 1948 und dem Zweijahrplan 1949/50 wurden die Ziele materiell und finanziell untersetzt. Am 16. Juni 1948 berieten die Stadtverordneten erstmals nach dem Kriegsinferno über die Bebauung von Leipzig. Im Juli 1949 beauftragte die Stadtverordnetenversammlung den Rat der Stadt, einen »Ortsplan« auszuarbeiten, der alle örtlichen Möglichkeiten einschließen sollte, um die Lebensbedingungen rasch zu verbessern.

Ein Schwerpunkt war die Wiederbelebung der Industrie, besonders die Umstellung der Betriebe von der Kriegs- auf die Friedensproduktion. Neben der Wiederherstellung des Wohnraums und der Inangsetzung der Industrieanlagen verlangte die Beseitigung der Schäden an Einrichtungen des Gesundheitswesens, des Handels, des Verkehrs und der Kultur Maßnahmen und Ideen. Unvorstellbar groß waren die Schäden an den Verkehrseinrichtungen, besonders am Leipziger Hauptbahnhof. Die Bauten der Universität und anderer Bildungseinrichtungen, der Forschung, der Kultur und der Messe erforderten die größte Kraft des Bauwesens. Das Opernhaus war zerstört, das Gewandhaus stand als Ruine, das Alte Rathaus war schwer beschädigt, die Alte Börse wurde zerstört, das Schauspielhaus, die Kongresshalle, das Neue Rathaus, die Deutsche Bücherei, Museen und Bibliotheken und andere wertvolle kulturelle Bauten wiesen zum Teil schwerste Schäden auf.

Am 21. Juni 1945 ordnete die Sowjetische Militäradministration (SMAD) an, dass alle für den Wiederaufbau und die Versorgung der Bevölkerung wichtigen Betriebe bis zum 11. August 1945 die Produktion wieder aufzunehmen haben. Instandsetzungsarbeiten und Reparaturen an Industriebauten wurden intensiviert. Industriebetriebe, besonders des Schwermaschinenbaus, unterstützten dabei das Bauwesen, was sich über Jahrzehnte hinweg erfolgreich fortsetzte.

### *Entrümmerung*

Angesichts der trostlosen Bedingungen, so besagen die überlieferten Aussagen von Zeitzeugen, war es besonders schwer, das Hauptkettenglied zu finden, um die Menschen aus ihrer Lethargie zu reißen. Denn noch waren sie wie gelähmt. Ihnen galt es Mut und Zuversicht zu geben, um sie zum Handeln zu motivieren.

Überlegungen in den neu gebildeten Verwaltungen führten dazu, für die Entrümmerung in erster Linie diejenigen »von Amts wegen« heranzuziehen, die als Mitglieder der

<sup>10</sup> Ernst Lohagen: Erinnerungen. Berlin 1959, S. 349.

<sup>11</sup> LEIPZIG gestern – heute – morgen. EIN ATLAS. Hg.: SED-Kreisvorstand Leipzig. Leipzig August 1946.



Bild 2.1: Zerstörungsgrad der Leipziger Gebäude. Zur Wohnraumfrage. Zum Problem der Schuttbeseitigung. - In: LEIPZIG gestern - heute - morgen. EIN ATLAS. Hg: SED-Kreisvorstand Leipzig. Leipzig August 1946. S. 10. [Faksimile]



NSDAP oder ihrer Gliederungen das faschistische System besonders unterstützten und als Nazis eine persönliche Schuld für dieses Chaos mit zu tragen hatten. Diese Maßnahme brachte nicht das gewünschte Ergebnis. Deshalb forderte die sowjetische Stadtkommandantur, die gesamte Bevölkerung für die Enttrümmerung zu gewinnen. Ab 27. August 1945 erfolgte der erste organisierte Einsatz unter Leitung des Dezernats Bauwesen. Von nun an wurden die Leistungen von Tag zu Tag größer. Die KPD-Organisation der Stadt rief für den 12. August 1945 den ersten »Kommunistischen Arbeitssonntag«<sup>12</sup> aus. Parteien und Massenorganisationen stellten sich an die Spitze, um die Bevölkerung für freiwillige Einsätze zu aktivieren. Diese wachsende Bevölkerungsiniziativa erforderte Maßnahmen für die Leitung und Koordinierung. Ein »Bauhilfsdienst« entstand, der dem Tiefbauamt unterstellt wurde; 1200 Frauen und Männer waren täglich im Einsatz. Unvergessen bleiben besonders die Leistungen der Frauen, die die größten Lasten in dieser schweren Zeit trugen. Die »Trümmerfrau« wurde zum Symbol des Aufbauwillens.

Trümmerbahnen wurden aufgebaut, kleine dampfbetriebene Lokomotiven mit Loren, die den Schutt aus der Stadt beförderten. Im Süden fuhren acht Züge mit einer Tagesleistung von 120 m<sup>3</sup> in Richtung Dölitzer Gruben, eine zweite Bahn kam ab Oktober 1945 mit einer Tagesleistung von 15 Zügen und 200 m<sup>3</sup> in Richtung »Neuer Scherbelberg« dazu. Eine weitere Bahn wurde ab Hauptbahnhofsgelände eingesetzt, eine vierte arbeitete ab Mitte März 1946 mit zwei Baggern im Tag- und Nachtbetrieb und einer Tagesleistung von 1000 m<sup>3</sup> am Augustusplatz. Von diesem Platz wurden 30 000 m<sup>3</sup> Trümmer in 29 Tagen geräumt.

Auf den Straßen und Plätzen Leipzigs lagen 300 000 m<sup>3</sup> Trümmer. Das Ziel bestand darin, diese bis Herbst 1946 abzutransportieren. 120 000 m<sup>3</sup> Stahlbetonschutt wurden allein aus dem Hauptbahnhof entfernt, 11 878 m<sup>3</sup> aus Ruinen, 55 491 m<sup>3</sup> aus privaten Grundstücken. Insgesamt wurden aus der Stadt 4 600 000 m<sup>3</sup> Trümmer und Schutt entfernt. Die zu bewältigende Menge Trümmer und Schutt wurde mit drei Bergen von der Höhe des Rathausturmes und der Grundfläche des Augustusplatzes verglichen – kaum vorstellbar. Leipzig gehörte 1950 zu den Städten, in denen die Aufräumungsarbeiten am weitesten fortgeschritten waren.<sup>13</sup>

### *Instandsetzung von Gebäuden*

Ebenso wurden sofort Maßnahmen ergriffen, um den Unterricht an den Bildungseinrichtungen einschließlich der Universität und den Hoch- und Fachschulen wieder aufzunehmen. Der Unterricht an den allgemeinbildenden Schulen begann im Oktober 1945. Mit größtem persönlichem Engagement wurde alles getan, am 25. November 1945 die Deutsche Bücherei zu eröffnen. Im Dezember 1946 nahm die Leipziger Universität wieder den Lehrbetrieb auf.

Umfangreiche Leistungen wurden beim Instandsetzen beschädigter Gebäude des Gesundheitswesens und bei Um- und Ausbauarbeiten zur Einrichtung von Hilfskranken-

12 Diese unbezahlten Einsätze waren die Vorläufer des späteren republikweiten »Nationalen Aufbauwerkes« und für »Subbotniks« nach sowjetischem Vorbild. Bevölkerung und besonders die Jugend des Landes schrieben dadurch ein bedeutendes Kapitel mit für den Wiederaufbau. Daraus entwickelte sich die Volksbewegung der »Nationalen Front der DDR«.

13 Siehe Walther Beyer: Denkschrift vom 31.12.1946.

häuser vollbracht. Ursprünglich verfügte die Stadt über 7200 Krankenhausbetten. Davon standen nach den Bombenangriffen nur noch 50 Prozent zur Verfügung. Es gelang, ihre Anzahl bis Ende April 1949 auf 7400 zu erhöhen.

Auch für die Leipziger Messe wurden Sofortmaßnahmen wirksam. Von 198 500 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche, über die die Messe vor dem Krieg verfügte, waren 172 000 m<sup>2</sup> zerstört. Bis Ende März 1946 wurden drei Messehäuser der Innenstadt und sechs Hallen auf dem Gelände der Technischen Messe instandgesetzt. 50 000 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche entstanden. So konnte bereits im Frühjahr 1946 eine Musterschau der Wirtschaft der sowjetischen Besatzungszone stattfinden.

Kulturbauten und erste Bauten der Universität wurden instandgesetzt, bei anderen mit der Sicherung bzw. Wiederherstellung begonnen. Symbolisch für das Wiederaufstehen von Kunst und Kultur war am 29. Juli 1945 die erste Theaterpremiere. Im Haus »Dreilinden« wurde »Fidelio« von *Ludwig van Beethoven* aufgeführt. In einem fast zur selben Zeit geschriebenen Brief nannte *Thomas Mann* dieses Werk die »geborene Festoper für den Tag der deutschen Befreiung: das Böse nahe dem Triumph, aber besiegt vom Ethos der Liebe und Gerechtigkeit.«<sup>14</sup> »Wer den Fidelio erleben durfte«, heißt es in der Festschrift der Leipziger Theater von 1965, »der hat bis heute nicht vergessen das fast unerträglich herrliche Gefühl der Befreiung, als ferne Hörner dem Schurken Pizarro das Ende ankündigten, als die Gefangenen aus dem Dunkel des Kerkers ans Licht, an die Freiheit traten.«<sup>15</sup>

Bis Ende des Jahres 1948 wurden 4270 zerstörte und schwer beschädigte Wohnungen wieder hergestellt. Des weiteren wurden bis dahin in etwa 80 000 Wohnungen leichte Bauschäden fast restlos beseitigt. Außerdem gewann man 900 Wohnungen durch Teilung von Großwohnungen, 119 wurden neu gebaut.<sup>16</sup>

### *Herausbildung einer leistungsfähigen Bauwirtschaft*

Beim Volksentscheid am 30. Juni 1946 entschieden sich rund 75 Prozent von 90 Prozent teilnehmenden Bürgern für die entschädigungslose Enteignung der Nazi- und Kriegsverbrecher. Im Ergebnis dieses Volksentscheides wurden 262 Leipziger Betriebe mit ca. 11 000 Beschäftigten in Volkseigentum übernommen.<sup>17</sup> Diesem Volksentscheid gingen Befehle der SMAD vom 30. und 31. Oktober 1945 voraus, die die Beschlagnahme und die provisorische Übernahme des Eigentums des faschistischen Staates, der NSDAP, der Kriegsverbrecher und ähnlicher Eigentumskategorien festlegten.<sup>18</sup> Nach dem Befehl des Stadtkommandanten mussten durch die Selbstverwaltungsorgane in Leipzig 30 000 Betriebe erfasst, überprüft und reorganisiert werden.<sup>19</sup>

Dafür entstanden »Ämter für Betriebsneuordnung«. Die durch diese Ämter erarbeiteten Unterlagen wurden der von der Landesregierung eingesetzten Sequesterkommission,

14 Nach Manfred Unger: Leipzig am Anfang der antifaschistisch-demokratischen Revolution. Arbeitsberichte zur Geschichte der Stadt Leipzig. Nr. 17. 1970. S. 31.

15 Festschrift: Leipziger Theater. Leipzig 1965.

16 Horst Siegel: Leipzig und sein Wohnungsprogramm. Leipzig aus Vergangenheit und Gegenwart. Beiträge zur Stadtgeschichte Nr. 3. Leipzig 1983. S. 31.

17 Siehe Neues Leipzigisches Geschicht-Buch. 1990. S. 280.

18 Befehle des Obersten Chefs der SMAD Nr. 124 u. 126 vom 30. und 31.10.1945.

19 30 Jahre Volkseigene Betriebe. Hg.: SED-Stadtleitung. Leipzig 1976. S. 34f.

die sich aus den Parteien des »Antifaschistischen Blocks« und der Gewerkschaften zusammensetzte, unterbreitet. Auf dieser Grundlage wurde entschieden, wie im Einzelfall zu verfahren ist. In den enteigneten Betrieben wurden Treuhänder eingesetzt. Mit der Verfügung der Landesverwaltung Sachsen vom 23. Dezember 1945 erfolgte die offizielle Eintragung der Treuhänder in das Handelsregister. Damit erloschen gleichzeitig die Vollmachten der früheren Betriebsleitungen und die Ansprüche der belasteten Unternehmer. Dadurch veränderte sich auch die materielle Basis des Leipziger Bauwesens. Seit Juli 1945 arbeitete das Bauamt mit dem »Städtischen Bauhof«, 1945 beschlagnahmt und in die Verwaltung der Stadt übergeführt. Es handelte sich um den Holzbaugroßbetrieb des ehemaligen SS-Hauptsturmführers *Mekelnburg*. Dieser »Städtische Bauhof« setzte die Tradition der »Städtischen Baugesellschaft« fort, die von 1919 bis 1933 mit 2500 Beschäftigten in Leipzig existierte. Nun kamen weitere 13 Betriebe hinzu, die durch städtische Organe zu leiten waren. Der Zugang betraf 3500 Beschäftigte.

Angesichts der wachsenden Anforderungen und des Aufbauprogramms traten neue Aufgaben – Kapazitätserweiterung und Leistungssteigerung – in den Vordergrund. Die sich entwickelnde Wettbewerbsbewegung, die Aktivisten- und Neuererbewegung, die Normenarbeit, die die Leistungssteigerung unterstützenden Maßnahmen, die durch den Befehl 234 der SMAD ausgelöst wurden, ließen die Leistungen nur langsam steigen. Schritte zur Kapazitätserweiterung, Fragen des Lohnes, der Arbeitsnormen, Probleme der Arbeits- und Lebensbedingungen der Bauarbeiter begannen in dieser Zeit eine große Rolle zu spielen.

Zum Zeitpunkt der Gründung der DDR im Jahre 1949 existierten wieder 30 467 gewerbliche Betriebe und Unternehmen, darunter 1029 Industriebetriebe, in der Stadt. 122 Betriebe mit 40 000 Werk tätigen waren volkseigene Betriebe. Unzählige Beispiele zeugen davon, wie selbstlos und aufopfernd in den Betrieben gearbeitet wurde, um eine Produktion im Frieden zu sichern.

### *Entstehen demokratisch legitimierter Verwaltungsorgane und erste Bebauungspläne*

Im September 1946 fanden die ersten Kommunalwahlen und die konstituierende Sitzung der Stadtverordneten statt. *Erich Zeigner* wurde zum Oberbürgermeister gewählt. Er übte diese Funktion bis zu seinem Tode am 5. April 1949 aus. Seine Nachfolge trat *Max Opitz* an. Stadtbaurat *Walther Beyer* schied aus, sein Nachfolger wurde *Kurt Brendel*. Im November 1949 erfolgte die Übergabe der bisher von der sowjetischen Militäradministration wahrgenommenen Verwaltungsaufgaben an die Stadt.

In diesen Zeitraum fielen auch die ersten Arbeiten zur Bebauungsplanung. Die Landesleitung Sachsen der SED verkündete am 1. Mai 1946 einen »Großen Aufbauplan der Stadt Leipzig«. Es entstanden die Dokumentation »Bebauung von Leipzig – Innere Altstadt« und der »Ortsplan«<sup>20</sup>, in die über 980 Vorschläge aus Aussprachen mit der Bevölkerung eingingen.

1948 bestätigte die Hauptabteilung Bau- und Wohnungswesen der Landesregierung Sachsen, »dass die Stadt Leipzig mit der Ausarbeitung und Fertigstellung dieses Planes Klarheit über ihre Ziele und damit eine wichtige Grundlage für den Neuaufbau geschaf-

<sup>20</sup> Max Opitz: Rechenschaftsbericht vom 16.2.1950. Sonderdruck. S. 4.

fen hat, und dass es ihr dabei in so erfreulichem Maße gelungen ist, den Forderungen des Verkehrs und der Hygiene gerecht zu werden, ohne die kulturellen Interessen des Denkmalschutzes zu vernachlässigen, und somit die aus ihrer Eigenschaft als Messestadt entstandene Eigenart des inneren Stadtbildes zu erhalten, was lebhaft begrüßt wird.«<sup>21</sup>

Der Leiter des Stadtplanungsamtes bemerkte im März 1949: »Wir wollen keine Utopien, sondern tatkräftigen Neuaufbau unter schärfster Berücksichtigung der harten Tatsache, dass wir unvorstellbar arm geworden sind und alle Kraft daran setzen müssen, aus dem Chaos der Kriegsfolgen wieder in geordnete und gesunde Verhältnisse zu kommen. In erster Linie muss die Wirtschaft in Gang gebracht werden.«<sup>22</sup>

Rückblickend konnte *Max Opitz* am 16. Februar 1950 vor den Stadtverordneten bei der Rechenschaftslegung über die zurückgelegte Etappe einschätzen, dass eine große Arbeit zur Überwindung der Folgen des Krieges geleistet worden ist. Er stellte vor den Stadtverordneten fest: »[...] dass der planmäßige Aufbau der Wirtschaft, die planmäßige Beseitigung der Kriegsschäden und die Erhöhung der Produktion den Ring durchbrochen haben, der jede Aufwärtsentwicklung unmöglich zu machen schien.«<sup>23</sup>

Die erfolgreiche Zwischenbilanz wurde für alle gesellschaftlichen Bereiche der Stadt gezogen. Mit dem Ortsplan wurde eine gute Grundlage für die weitere Entwicklung geschaffen. Neue Aufgabenstellungen rückten in den Mittelpunkt, so die Gestaltung der kommunalen Wirtschaftsunternehmen, die Formierung der Baubetriebe, die Planung des Neubaus des Opernhauses, der Deutschen Hochschule für Körperkultur, des Zentralstadions und andere Vorhaben für die Bereiche der Wissenschaft und der Industrie.

## 2.2. 1949/1950 – Beginn einer neuen Etappe

Mit der Gründung der DDR am 7. Oktober 1949 und der Existenz zweier Staaten auf deutschem Boden ergaben sich neue gesellschaftliche Bedingungen für die Entwicklung der Stadt. Alle Bereiche standen vor der Aufgabe, sich darauf einzustellen. Das galt im Maßstab des Landes für die Industrie, das Bauwesen und die Landwirtschaft, aber auch für alle kommunalen Bereiche. Damit waren grundlegende strukturelle Veränderungen für die Leitungsprozesse verbunden. Das galt für die Staatsorgane ebenso, wie für die Parteien und Massenorganisationen

Nach der 2. Parteikonferenz der SED wurden in der DDR die Länder aufgelöst.<sup>24</sup> An ihre Stelle traten 14 Bezirke mit Bezirkstagen und ihren Räten, so auch der Bezirk Leipzig mit dem Stadtkreis Leipzig und zwölf Landkreisen.

Der Stadtkreis bildete das politische, wirtschaftliche, wissenschaftlich-technische und kulturelle Zentrum des Bezirkes.<sup>25</sup> Er wurde mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom April 1952 in 14 Verwaltungsbezirke mit entsprechenden Ressorts und

21 Rat der Stadt. Stadtarchiv. StV. u. R., (1)4855, B1. 21.

22 Georg Fest: Rechenschaftsbericht des Stadtplanungsamtes 1945-1948. 28.3.1949. SA-L, Kap. IOF, 499.

23 Max Opitz: Rechenschaftsbericht an die Stadtverordneten am 16.2.1950. S. 53.

24 Gesetz über die staatliche Neugliederung der DDR vom 23.7.1952.

25 Siehe Neues Leipzigisches Geschicht-Buch. 1990. S. 298.

Leitungsorganen untergliedert.<sup>26</sup> Es ging dabei vor allem um eine engere Beziehung zur Bevölkerung.

In der Stadtverordnetenversammlung Leipzig bestand folgende Sitzverteilung, die sich im wesentlichen an den Ergebnissen der Kommunalwahlen im Jahre 1946 orientierte und bei den Wahlen über die Einheitsliste fortgeschrieben wurde: 33 Prozent SED, 22 Prozent CDU, LDPD und NDPD. 45 Prozent der Sitze belegten die Massenorganisationen, darunter 14 Prozent der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund (FDGB). Dadurch, dass auch die Blockparteien in ihren Programmen den Sozialismus als Ziel formuliert hatten und sie die führende Rolle der SED akzeptierten, wurden die meisten Beschlüsse einstimmig verabschiedet. So waren die Abgeordneten doppelt in ihrer Entscheidungsfindung eingeschränkt. Auf territorialer Ebene brachte die SED ihre bindende Auffassung ein, staatlicherseits waren sie dem demokratischen Zentralismus verpflichtet. Demokratisches Denken und Handeln wurden dadurch weitgehend eingeschränkt. Die gesamte Vielfalt der Entwicklung einer solchen Großstadt wie Leipzig konnte sich so objektiv nicht in der Willensbildung der Stadtverordneten widerspiegeln.

Nach den Kommunalwahlen im Jahre 1957 bildete sich die in Bild 2.2 dargestellte Struktur der Leipziger Stadtverordnetenversammlung und des Rates der Stadt heraus. In der Stadtverordnetenversammlung gab es keine Fraktionen von Parteien. Ihre Mitglieder teilten sich auf die Ständigen Kommissionen auf.

Die Stadtverordneten hatten neben ihrer Haupttätigkeit – der Mitarbeit in den Ständigen Kommissionen – am eigenen Arbeitsplatz vorbildlich aufzutreten und eine aktive Rolle in ihren Wahlkreisen im Wohngebiet zu spielen. Sie sollten ihre dabei gewonnenen Erkenntnisse in die Beratung und Beschlussfassung in der Stadtverordnetenversammlung einfließen lassen. Die Ständigen Kommissionen Territorialplanung, Finanzen und Preise sowie Bauwesen arbeiteten vor allem koordinierend und komplex aus territorialer Sicht, während alle anderen Ständigen Kommissionen vorrangig zweigbezogen auf ihren speziellen Fachgebieten tätig waren.

Der heute als Stadtrat bekannte Abgeordnete wurde in der DDR als Stadtverordneter bezeichnet. Stadträte waren die hauptamtlichen Ratsmitglieder. Dabei besetzte die SED die Funktionen des Oberbürgermeisters, seines Ersten Stellvertreters sowie des Stellvertreters und Vorsitzenden der Stadtplankommission. Je ein Stellvertreter wurde von den Parteien CDU, LDPD und NDPD benannt.

Der Oberbürgermeister sowie der Stellvertreter und Vorsitzende der Stadtplankommission waren zugleich Mitglied der Stadtleitung der SED bzw. ihres Sekretariats. Dadurch waren sie strikt der Parteidisziplin unterworfen, konnten jedoch im Vorfeld der Beschlussfassung die Sachargumente aus der Sicht der Stadtverwaltung einbringen. Bei der SED-Leitung gab es innerhalb der wirtschaftspolitischen Abteilung Verantwortliche für Baufragen, die beratend, beschlussvorbereitend und kontrollierend Einfluss auf die Bauplanung und die Bautätigkeit in der Stadt nahmen.

---

<sup>26</sup> Diese Struktur wurde bis zum Jahre 1957 beibehalten. Nach der Verabschiedung des »Gesetzes über die Rechte und Pflichten der Volkskammer gegenüber den örtlichen Volksvertretungen« wurde die Stadt in sieben Stadtbezirke gegliedert, die im wesentlichen bis 1990 existierte (siehe Übersichtskarte S. 15).

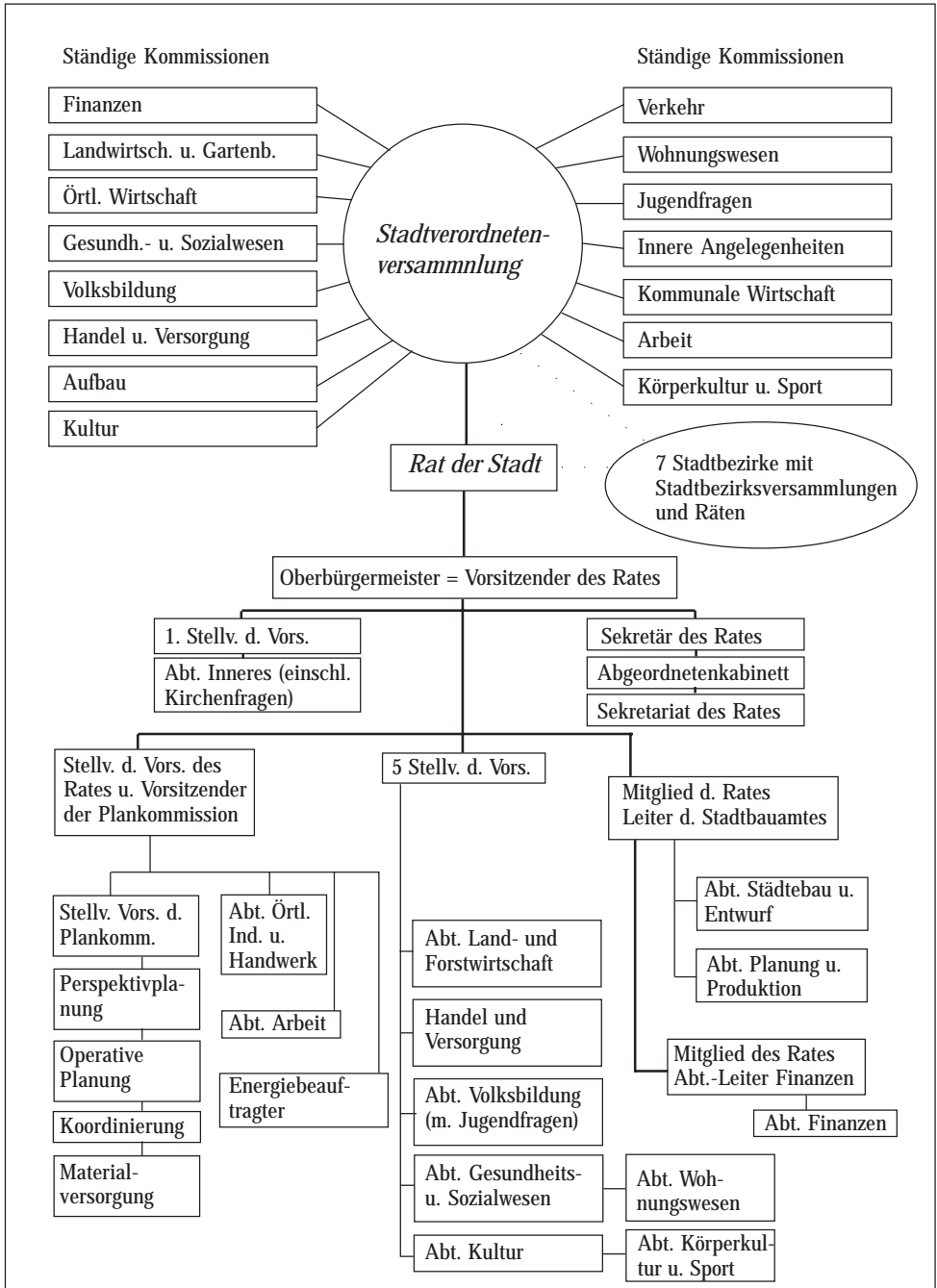


Bild 2.2: Struktur der staatlichen Organe der Stadt Leipzig 1959/60. (Vereinfacht nach: Arbeitermacht – Bündnis – Sozialismus. Hg.: Stadtarchiv Leipzig. Leipzig 1988. S. 85.)

*Bevölkerung und Beschäftigte in Leipzig 1939 bzw. 1950-1960*

Die Bevölkerungsentwicklung hatte sich nach den Wirren der Kriegs- und Nachkriegszeit in den fünfziger Jahren mit leicht fallender Tendenz weitgehend stabilisiert (siehe Tabelle 2.1).

Tabelle 2.1: Einwohner und Beschäftigte 1955 und 1960

	1955	1960
Einwohner	617 574	589 632
Beschäftigte insgesamt	305 433	319 107
Darunter		
– Industrie	157 323	149 125
– Bauwirtschaft	24 231	19 362
– Verkehrswesen	21 677	21 949
– Handel	43 979	44 673

## Quellen:

Einwohner – Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 30.

Beschäftigte – Jahresbericht 1955. Hg.: Kreisstelle für Statistik Leipzig 1956. S. 40f.;

Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1970. S. 32.

Die Zahl der Beschäftigten hatte zugenommen. Ihre Struktur wies Leipzig als eine Stadt der Industrie und des Handels aus. Die Zahl der Beschäftigten in der Bauwirtschaft war schon damals relativ niedrig und blieb bis zum Ende der DDR ein ständiger Engpass.

*Eine neue Etappe im Bauwesen*

Die Entwicklung des Bauwesens ging mit dem durch die Regierung der DDR im September 1950 beschlossenen Aufbaugesetz und den »Sechzehn Grundsätzen des Städtebaus« als Richtlinien perspektivischer Planungsarbeit in eine neue Etappe. Die Stadtverordnetenversammlung beschloss, die Generalplanung der Stadt nach neuesten städtebaulichen Erkenntnissen voran zu treiben und dabei vor allem die zerstörten Gebiete einzubeziehen.

Bemerkenswert ist: Die Stadt Leipzig verfügte zu diesem Zeitpunkt über tragfähige Vorstellungen zur weiteren Neu- und Umgestaltung der Stadt. Konzeptionell war ein Vorlauf geschaffen, aber materiell-technisch und finanziell waren diese Vorhaben nicht gesichert. Zu diesem Zeitpunkt begannen Auseinandersetzungen um Prioritäten. Soll der Aufbau des Stadtzentrums oder der Wohnungsbau vorrangig entwickelt werden, welche Ruinen sind zu beseitigen, welche sollen gesichert und wieder aufgebaut werden, wie weit kann Denkmalschutz betrieben werden, wie kann man die Leistungsfähigkeit des Bauwesens schneller erreichen? Welche architektonischen Lösungen sind machbar und zeitgemäß?

Dieser Prozess brachte einen bedauerlichen Verschleiß an menschlicher Kraft, an Nerven aller derjenigen mit sich, die zu entscheiden, zu planen und zu realisieren hatten. Jeder, der an diesem Prozess beteiligt war, muss auch zu Fehlentwicklungen und falschen



Entscheidungen bei der Gestaltung der Stadt stehen. In allen Phasen waren die Wünsche größer als das Machbare – die ökonomische Decke der DDR war und blieb zu kurz.

Die weitere Bebauung erfolgte zunächst auf der Grundlage der 1948/49 entstandenen Dokumentation »Bebauung von Leipzig – Innere Altstadt« und des »Ortsplanes«. 1950 wurden spürbare Maßnahmen wirksam. 36 Großbaustellen wurden für die Sonderaktion »Arbeitskraft« ausgewählt, um die Baufreiheit für neue Bauten zu schaffen.

Auf den Bauernwiesen entstanden erste Produktionskapazitäten für die Herstellung von Großblockelementen, das Kirow-Werk entwickelte den Kran »Rapid III«, der ab 1953 die ersten Montageblöcke des Wohnungsbautyps »Krantz« ermöglichte. Erste Baustellen wurden ausgewählt, um Wohnungen in Ziegelbauweise errichten zu können. Näheres ist dazu im Kapitel »Wohnungsbau und Entwicklung seiner materiellen Basis«<sup>27</sup> zu lesen.

Am 19. März 1953 erfolgte in Leipzig der Aufruf zum »Nationalen Aufbauprogramm«. Begonnen wurde mit der Entrümmung an der Windmühlenstraße. Das Areal sollte in freiwilliger unbezahlter Arbeit beräumt werden. Geplant war, dort 1500 Wohnungen zu errichten.<sup>28</sup> Am 29. August 1953 erfolgte am Rosspatz die Grundsteinlegung für das Nationale Aufbauprogramm. Weitere Standorte waren die Neubauten an der Straße der III. Weltfestspiele/ Friedrich-Ludwig-Jahn-Allee, in der Dr.-Hermann-Duncker-Straße, in der Bautzner Straße und der Richard-Lehmann-Straße.

Neben den großen Vorhaben wurden im Leipziger Zoo, im Clara-Zetkin-Park und im Rosental kleinere Bauten für den Sport und die Freizeitgestaltung errichtet. Zusätzliche Impulse für das Bauen gingen von der Vorbereitung der Deutschen Turn- und Sportfeste aus, die in Leipzig stattfanden.

Spricht man vom Bauen in den 50er Jahren, führt die Erinnerung auch zum Ereignis »17. Juni 1953« und zur Rolle der Bauleute in jenen Tagen. Der Kurs der 2. Parteikonferenz der SED (1952), auf einen beschleunigten Aufbau des Sozialismus in der DDR gerichtet, verschärfte die inneren Widersprüche der DDR unter den Bedingungen des »Kalten Krieges«, also unter größten Belastungen in den Beziehungen zwischen den beiden deutschen Staaten. Im Bestreben, das Leben der Bevölkerung zu verbessern und erhebliche Disproportionen in der Volkswirtschaft zu beseitigen, wurden fast ausschließlich administrative Methoden angewandt. Meinungen und Vorschläge wurden ungenügend berücksichtigt, so dass Unmut und Missstimmung unter der Bevölkerung zunahm: ein schwerwiegender Fehler der SED-Führung und der Regierung der DDR.

Die auf Veranlassung des Politbüros der KPdSU Anfang Juni 1953 vom Politbüro der SED und vom Ministerrat der DDR eingeleitete Korrektur des Kurses, insbesondere die Aufhebung des Beschlusses über die administrative Normerhöhung und weiterer Festlegungen, die das Leben der Bevölkerung unmittelbar berührten, kam nur zögerlich in Gang, so dass der angesammelte Zündstoff explodierte. Das betraf auch Leipzig.

Es kann nicht Aufgabe dieser Publikation sein, Ursachen und Verlauf dieses Ereignisses zu analysieren. Dazu liegen zahlreiche, wenn auch im einzelnen widersprüchliche

27 Siehe den Beitrag von Peter Zetzsche, S. 239ff.

28 Siehe Deutsche Architektur. 2(1953)6. S. 300.

Veröffentlichungen vor.<sup>29</sup> Tatsache ist: Angeregt durch die Nachrichten westlicher Rundfunksender<sup>30</sup> von der Demonstration der Bauarbeiter am 16. Juni in Berlin, waren Bauarbeiter die ersten, die demonstrierend durch Leipzig zogen. Sie kamen von der Baustelle Windmühlenstraße und von den Bauplätzen aus dem Süden; ihnen schlossen sich weitere an, die auf Baustellen der Universität, der Ringbebauung und der Petersstraße tätig waren. Die Demonstranten erreichten gegen 11.30 Uhr den Karl-Marx-Platz.<sup>31</sup> Als die friedlichen Demonstrationen in chaotische und zerstörerische Aktionen auszuufern drohten, wurde der Ausnahmezustand verhängt, um größere Verluste und Schäden zu verhindern.<sup>32</sup>

Die in der Folge von der Partei- und Staatsführung der DDR getroffenen Maßnahmen wurden als »Neuer Kurs« bekannt und entspannten auch in Leipzig die politische Situation.

Zusammenfassend kann zu diesem Zeitraum festgestellt werden:

Die 50er Jahre, in denen *Hans-Erich Uhlich* die Funktion des Oberbürgermeisters<sup>33</sup> und *Kurt Brendel*, *Karl Schön* bzw. *Lothar Meding* die Funktion des Stadtbaudirektors bzw. Stadtrates für Bauwesen bekleideten, waren Jahre der Entwicklung und Herausbildung eines leistungsfähigen Bauwesens. Betriebe unterschiedlicher Eigentumsformen und vielfältiger technologischer Bedingungen, Strukturen und Organisationsformen mussten auf das Ziel ausgerichtet werden, die gestellten Aufgaben im Neubau und in der Erhaltung der Bauten mit ihrer Vielschichtigkeit zu erfüllen. Im Rathaus hatte hierfür das Stadtbauamt die Verantwortung. Wobei die erforderlichen Fachkräfte nicht auf allen Gebieten zur Verfügung standen. Die Abstimmung der Verantwortlichkeiten zwischen den Organen des Bezirkes und denen der Stadt befand sich im Anfangsstadium. Zwischen dem Bezirk und der Stadt kam es auch in späteren Jahren immer wieder zu Reibungsverlusten, da die Verantwortung für die Entwicklung der Stadt von beiden Leitungsebenen wahrgenommen wurde.

Die Notwendigkeit, die Leistungen im Bauwesen zu steigern, beförderte einen Prozess, der für die Entwicklung in der Stadt von Nachteil war: Die privaten Baubetriebe und Handwerksbetriebe wurden immer enger an die volkseigenen Betriebe gebunden und somit ihre eigenen Entwicklungsbedingungen stark eingeschränkt. Bis zum August 1959 bildeten sich im Bezirk Leipzig 259 Produktionsgenossenschaften des Handwerks, darunter 85 im Bauhaupt- und Baunebengewerbe. 259 Unternehmen wurden in Betriebe mit staatlicher Beteiligung übergeführt.<sup>34</sup>

Es waren Jahre des Aufbruchs nach dem verheerenden Krieg, Jahre des Suchens nach Wegen, um mit den Folgen der Zerstörung fertig zu werden und die Lebensbedingungen der Bevölkerung zu verbessern. Es waren Jahre, die viele politische Veränderungen mit sich brachten. Sie ließen insgesamt die Menschen wieder optimistisch ihren Blick in eine Zukunft ohne Krieg richten. Allerdings darf nicht übersehen werden, dass sich

29 Die umfassendste Darstellung gibt Heidi Roth: Der 17. Juni 1953 in Sachsen. Köln 1999. Desweiteren sei verwiesen auf Gerhard Beier: Wir wollen freie Menschen sein. Der 17. Juni 1953. Bauleute gingen voran. Hg.: Industriegewerkschaft Bau-Steine-Erden. Frankfurt am Main 1993. S. 340 u. a. – Spurensicherung. Zeitzeugen zum 17. Juni 1953. Hg.: Unabhängige Autorengruppe. Schkeuditz 1999. S. 39ff.

30 Egon Bahr: Zu meiner Zeit. München 1996. S. 80.

31 Siehe Heidi Roth: Der 17. Juni 1953 in Sachsen. S. 114 und 593.

32 Vergleiche Neues Leipziger Geschichtsbuch. Leipzig 1990. S.300.

33 Amtszeit von 1951 bis 1959.

34 Vergleiche: Zehn Jahre Kampf und Erfolge. Hg.: SED-Bezirksleitung. 1959. S. 48.

schon in diesen Jahren Tendenzen zeigten, die der Herausbildung einer sozialistischen Gesellschaft abträglich waren.

Verwerfungen ergaben sich vor allem aus dem unabdingbaren Führungsanspruch der SED und dem daraus abgeleiteten »demokratischen Zentralismus«. Das schränkte die Entscheidungs- und Handlungsfreiheit der örtlichen staatlichen Organe ein, schuf viele Reibungspunkte in den Beziehungen von der SED zu den Rathäusern, was sich besonders auch auf den Städtebau und die Architektur negativ auswirkte.

Hinzu kam, dass wichtige Entscheidungen für das Bauwesen der Stadt Leipzig – und nicht nur hier – in der Zentrale oder auf Bezirksebene gefällt wurden. Dieses »Reinregieren« machte die gewählten Abgeordneten der Stadt und die Baufachleute im Rathaus und in den Baubetrieben der Stadt in vielen Fällen zu Erfüllungsgehilfen und führte auch zu Auseinandersetzungen zwischen der Zentrale und Leipzig.

Die Übersicht des Geschaffenen zeigt, dass trotz alledem in Leipzig große Leistungen vollbracht wurden, die durch kritische Betrachtung einzelner Vorgänge nicht geschmälert werden. In der Zeit vom Kriegsende bis 1960 wurde Hervorragendes besonders bei der Überwindung der schweren Kriegsschäden und dem Beginn des Wiederaufbaus der größten Stadt Mitteleuropas geleistet.

Im Zeitraum 1951 bis 1960 wurden 8475 Wohnungen und zwei neue Schulen mit 60 Klassenzimmern errichtet sowie zahlreiche Wohnungen repariert. Namhaften Gebäuden wurde ihr alter Glanz zurückgegeben, Schäden des Krieges wurden beseitigt.

Mehr als ein Symbol dieser Zeit war die Einweihung des neu gebauten Leipziger Opernhauses am 8. Oktober 1960 mit einer vielbeachteten Inszenierung der »Meistersinger« von *Richard Wagner*. 400 Bauschaffende der beteiligten 153 Bau- und 1200 Zulieferbetriebe nahmen daran teil und erhielten Dank und Anerkennung.

### **2.3. 1961-1970 – ein bewegendes Jahrzehnt in der Entwicklung der Stadt und des Bauwesens**

Für die Stadt begann 1961 eine neue Etappe. Analysiert man aus heutiger Sicht die Leistungen und Ergebnisse der Stadtentwicklung, so kann eingeschätzt werden, dass im Zeitraum ab 1961 bis 1980 die sichtbarsten Veränderungen in der Stadt, bei der Gestaltung des Stadtzentrums, im komplexen Wohnungsbau, bei der Vervollkommnung der technischen Infrastruktur, beim Neubau von Einrichtungen der Bildung und Wissenschaft, des Gesundheitswesens, des Handels und der Versorgungswirtschaft, des Sports und der Naherholung und damit bei der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Bürgerinnen und Bürger Leipzigs erreicht wurden. Die der Publikation beigelegte Übersicht<sup>35</sup> über die realisierten Bauvorhaben belegt diese Feststellung im einzelnen.

Der Weg dahin war anspruchsvoll, konfliktreich und beschwerlich. Die erreichten Ergebnisse dieses Zeitabschnittes sind Ausdruck eines hohen Engagements der Bürger Leipzigs in allen gesellschaftlichen Bereichen. Sie sind auch Ausdruck für die Leistungen, die die Bauschaffenden des Bezirkes und der Stadt vollbrachten, wobei es Unzulänglichkeiten und Fehler gab, die heute gern überbetont werden. Die Spur der Steine wurde

<sup>35</sup> Siehe im Anhang: Stadt Leipzig 1945/49-1990. Zeittafel der Bauaufgaben.

in einer Zeit dramatischer politischer Ereignisse geprägt: Es gab zwei nebeneinander existierende deutsche Staaten. Sie hatten außerordentlich unterschiedliche ökonomische Ausgangsbedingungen nach 1945. An ihrer Grenze standen sich zwei politische und militärische Blöcke im Kalten Krieg gegenüber.

Galt es in den 50er Jahren, die unmittelbaren Folgen des Krieges zu beseitigen und die Grundlagen für den Neuaufbau zu schaffen – bei gleichzeitiger Überwindung der durch die Spaltung Deutschlands verursachten Disproportionen –, wurden die 70er Jahre durch umfassende strukturelle und inhaltliche Veränderungen in der Wirtschaft der DDR geprägt, was erhebliche Auswirkungen auf die Stadt Leipzig als Lebensraum für 500 000 Menschen hatte.

### *Zur Ausgangslage Anfang der sechziger Jahre*

Bereits Ende der 50er Jahre nahm die öffentliche Kritik an der Situation in der Stadt Leipzig an Umfang und Schärfe zu. Die Stadt entwickelte sich, gemessen an den Aufgaben, die sie zu erfüllen hatte, nicht schnell genug. Sowohl die Gestaltung und der Wiederaufbau des Stadtzentrums, als auch die Maßnahmen zur Beseitigung der Wohnungsnot (siehe den Beitrag von *Peter Zetzsche*<sup>36</sup>), befriedigten nicht. Es fehlten wissenschaftlich begründete Aussagen zur komplexen Stadtentwicklung und prognostische Dokumentationen zu Einzelgebieten der Stadtentwicklung. Perspektivische Aussagen für die Entwicklung der Industrie im Territorium lagen nicht vor. So konnte keine langfristige orientierte Planung der Stadtentwicklung erfolgen.

Das Stadtbild wies zu dieser Zeit noch erhebliche Spuren des Krieges auf, von weltstädtischem Flair konnte keine Rede sein. Die allgemeine Stimmungslage der Bevölkerung wurde nicht unwesentlich durch diese negativen Eindrücke in ihrem Lebensraum beeinflusst, es wurde mit dem verglichen, was sich zu diesem Zeitpunkt bereits in westdeutschen Städten getan hatte. Angriffe gegen die Leipziger Messe nahmen in dieser Zeit als Teil des Kalten Krieges zu. Ihre Bedeutung und Existenzfähigkeit wurde in manch' einflussreichen Kreisen in Frage gestellt. Leipzig sollte und musste sich zur Drehscheibe des Ost-West-Handels, zum wichtigsten Messeplatz des RGW entwickeln. Zweimal im Jahr präsentierte sich die Stadt »weltoffen« und empfing Besucher von allen Kontinenten, die in ihr auch den Sozialismus werteten. Es galt die Messestadt für den internationalen Wettbewerb zu stärken.

Jeder, der diese Zeit bewusst miterlebte, erinnert sich an das Stadtbild jener Tage, an gesicherte und ungesicherte Ruinen, an die Reste denkmalgeschützter Bauten des Stadtzentrums, an Baulücken, an die Provisorien des Handels, an Baracken und Lagereinrichtungen. Das galt es zu verändern. Seit 1959 erfolgten im Stadtzentrum verstärkt Abbrüche, um möglichst schnell die restlichen Trümmer zu beseitigen. Eine Rolle spielte auch, dass zu diesem Zeitpunkt die Pläne für die Gestaltung der Stadt in ihrer Komplexität noch nicht vorlagen. Diese konnten erst nach personeller Verstärkung des Stadtbauamtes mit wissenschaftlich ausgebildeten und fachlich versierten Spezialisten des Städtebaus und der Architektur erarbeitet werden. Letztlich waren das die Beweggründe für das »großzügige« Abbruchprogramm, das aus heutiger Sicht mit Recht kritisiert

36 Siehe Peter Zetzsche, S. 252ff. dieser Publikation

wird.<sup>37</sup> Es war für den Erhalt wertvoller Altbausubstanz des Stadtzentrums eine nicht hoch genug zu schätzende Leistung des Büros des Chefarchitekten, dass diese Abbruchwelle Ende der 60er Jahre aufgehalten wurde.

Eine der vordringlichsten Aufgaben des Rates der Stadt – an dessen Spitze seit 1960 *Walter Kresse*<sup>38</sup> stand – war es, Leitungsdokumente zu erarbeiten, aus denen Ziele für die Jahres- und Fünfjahrespläne abgeleitet werden konnten. Unter Federführung der Stadtplankommission wirkten dabei alle Fachorgane des Rates der Stadt zusammen.

In diesem Zeitraum wurden die Betriebe der örtlichen Industrie, der örtlichen Versorgungswirtschaft und des Bauwesens direkt durch den Rat der Stadt als wirtschaftsleitendes Organ geleitet. Zudem wurden Kontakte zu zentral- und bezirksgeleiteten volkseigenen Betrieben hergestellt, um deren Beziehungen zum Territorium zu festigen und auch deren Entwicklungskonzeptionen kennen zu lernen und zu beeinflussen.

Am 7. Juli 1963 unterbreitete der Rat der Stadt der Stadtverordnetenversammlung ein Programm für den weiteren Aufbau der Stadt und zu ihrer Verschönerung. Die Bevölkerung der Stadt, besonders die Jugend, wurde aufgerufen, tatkräftig diese Vorhaben zu unterstützen. Damit beantwortete die Stadtverordnetenversammlung die nach dem VI. Parteitag der SED verstärkter gestellten Fragen nach der Beschleunigung der Stadtentwicklung, der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen und dem Bau weiterer Einrichtungen der Kultur, der Freizeit, der Erholung und des Sports. Dieses Programm bildete die Arbeitsgrundlage für die Stadtbezirke, für alle gesellschaftlichen Organisationen. Über 200 städtische Wohngebiete erarbeiteten auf dieser Grundlage eigene Vorstellungen für die Verschönerung und Verbesserung ihres Umfeldes. Träger dieser Bewegung war die »Nationale Front des demokratischen Deutschland«<sup>39</sup>.

Mit den Beschlüssen des VI. Parteitages der SED (Januar 1963) und in Anwendung der Prinzipien des Neuen Ökonomischen Systems der Planung und Leitung der Volkswirtschaft (abgekürzt: NÖS) begann für die Stadt eine entscheidende Etappe ihrer Entwicklung. In den Vordergrund traten die Planung und der Bau neuer Industriebetriebe, die Schaffung neuer Rationalisierungskomplexe im Territorium, Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungskraft des örtlich geleiteten Bauwesens sowie die Gestaltung des Stadtzentrums.

In Auswertung dieses Parteitages beriet die Bezirksleitung der SED im Mai 1963 die Aufgaben zur Entwicklung der Bezirksstadt. Leipzig sollte sich immer mehr zu einer modernen sozialistischen Großstadt entwickeln, zu einem hervorragenden Zentrum des politisch-ökonomischen, wissenschaftlich-technischen und geistig-kulturellen Lebens. Der Leipziger Messe wurde die Aufgabe gestellt, die Politik der friedlichen Koexistenz mit ihren Mitteln und Möglichkeiten wirkungsvoll zu unterstützen. Wörtlich wurde formuliert: »Jetzt kommt es darauf an – wie bereits begonnen – alle Kraft der Bevölkerung der Stadt Leipzig auf die Beseitigung der Trümmerreste des zweiten Weltkrieges zu konzen-

37 Siehe Horst Siegel, S. 138ff. dieser Publikation.

38 Oberbürgermeister von 1959 bis 1970.

39 Nationale Front: Volksbewegung der DDR. In ihr wirkten Mitglieder aller Parteien und Parteilose eng mit den Volksvertretungen und ihren Abgeordneten, mit Betrieben, Genossenschaften und anderen Einrichtungen, mit Handwerkern und Gewerbetreibenden, mit kirchlichen Amtsträgern und christlichen Kreisen zusammen. Oberstes Organ war der Nationalrat der Nationalen Front der DDR; auf der Ebene der Bezirke, Kreise, Städte, Stadtbezirke und Wohnbezirke existierten entsprechende Ausschüsse.

trieren. Nach dem Prinzip ›von innen nach außen‹ muss schnell Baufreiheit geschaffen werden, um an Stelle der Ruinen den weiteren Aufbau des Stadtzentrums entsprechend des Beschlusses des Politbüros zu beschleunigen.

Der Schwerpunkt bis zum Jahre 1965 ist dabei auf die Fertigstellung der Hauptpost am ›Karl-Marx-Platz‹, des Messegebäudes, des Ausländertreffs und der Alten Waage am Markt zu legen. Orientiert wird auf die zügige Fertigstellung der Stadtzentraubauten, besonders der Hotelbauten, bei Konzentration der Baukapazitäten im Mehrschichtsystem.

Schwerpunkt Nr.1 im Bauwesen des Bezirkes ist die Fertigstellung der Industriebauten, das ist die Voraussetzung für alle anderen Aufgaben.«<sup>40</sup>

In diesem Zusammenhang wurden weitere Aufgaben begründet, so auch für den Wohnungsbau im Stadtzentrum: Die Nordseite der Windmühlenstraße, die Nordstraße und der Johannisplatz wurden genannt; orientiert wurde auf den Bau von 1300 Ein- und Zweizimmerwohnungen im Zentrum. Gefordert wurden auch die weitere Ausgestaltung der Naherholungsgebiete, u. a. des Clara-Zetkin-Parks und des Rosentals, der Ausbau der Möglichkeiten für den Sport und die Freizeit, die Verbesserung der Stadtbeleuchtung, der Einrichtungen des Handels und der Gastronomie sowie der Umweltbedingungen.

### *Gesellschaftliche Höhepunkte beflügeln*

Die Vorbereitung zentraler gesellschaftlicher Höhepunkte in der Stadt Leipzig im Zeitraum von 1963 bis 1970 löste wesentliche Impulse aus. Aus eigener Kraft der Stadt und des Bezirkes wären viele Vorhaben nicht zu erfüllen gewesen, es bedurfte direkter Hilfe und Unterstützung durch zentrale Organe der DDR. Ministerien der DDR, die für einzelne ihnen unterstellte Institutionen der Stadt Leipzig Verantwortung trugen, wurden durch entsprechende Beschlüsse des Ministerrates veranlasst, ihre Investitionstätigkeit verstärkt auf die Belange der Stadt Leipzig auszurichten.

Gesellschaftliche Höhepunkte waren in diesem Jahrzehnt das 800. Gründungsjubiläum der Stadt und der Leipziger Messe im Jahre 1965, die Vorbereitung der Deutschen Turn- und Sportfeste der DDR und der Zentralen Kinder- und Jugendpartakiaden 1963 und 1969, der 15. und 20. Jahrestag der Gründung der DDR 1964 und 1969. Für die städtischen Organe bedeutete die Arbeit einer Regierungskommission der DDR eine große Hilfe und Unterstützung. Dadurch waren der direkte Kontakt und die unmittelbare Einflussnahme auf die Ministerien gegeben. Ohne diese Maßnahmen wäre es nie möglich geworden, das umfangreiche Bauprogramm bis 1965 zu realisieren.<sup>41</sup>

Das Jahr 1963 war für die Entwicklung des städtischen Bauwesens entscheidend, denn in ihm wurden grundlegende Entscheidungen vorbereitet und getroffen. Die öffentliche Kritik am Baugeschehen hatte an Umfang und Schärfe zugenommen, weil zu wenig Veränderungen sichtbar waren und das Ansehen der Stadt Leipzig, entsprechend ihrer Stellung in der DDR, nicht genügend gestärkt wurde. Schlussfolgerungen waren auf allen Gebieten gefragt. Das galt für die Leistungskraft des örtlich geleiteten Bauwesens, für die

40 Protokoll der Sitzung der Bezirksleitung der SED vom 24. und 25.5.1963. Parteiarchiv. Bemerkenswert ist, dass das hier formulierte Prinzip, die Stadt »von innen nach außen« wieder aufzubauen und zu gestalten, in den 70er Jahren im Interesse des komplexen Wohnungsbaus aufgegeben wurde (s. S. 80).

41 Siehe Ambros G. Gross in dieser Publikation. S. 196ff.



konzeptionelle Arbeit im Hinblick auf die Stadtgestaltung sowie die Qualität und Wirksamkeit der staatlichen Leitungstätigkeit.

Am 10. September 1963 wurden in einer Beratung *Walter Ulbrichts* mit leitenden Funktionären des Bezirkes und der Stadt die Lage gründlich eingeschätzt und die Prämissen beraten, die bei der weiteren Gestaltung Leipzigs bindend sein sollten. *Ulbricht* wandte sich energisch gegen provinzielles Herangehen an die Belange der Stadt, er forderte ihre höhere Selbständigkeit und eine größere Unterstützung des Bezirkes. Davon ausgehend wurden die Aufgabenstellungen der Stadtverordnetenversammlung und des Rates der Stadt und die Aufgaben der Stadtbezirksversammlungen und ihrer Räte neu formuliert. Es ging um ein komplexes Programm der Stadtentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Stadtzentrums.

»Leipzig ist nicht mit einer beliebigen Kreisstadt zu vergleichen, es ist nicht der Kreis Geithain,« wurde scherzhaft von *Ulbricht* gesagt, »diese Stadt Leipzig verträgt kein provinzielles Herangehen, nicht alles kann man von oben reglementieren, was städtische Belange betrifft.«<sup>42</sup> Worte von Gewicht, sie sollten ihre Wirkung haben. Es begann eine Zeit ernsthafter Auseinandersetzungen, um diesen neuen Anforderungen zu entsprechen.

In vielen Gesprächen, auch in Publikationen, wurde immer wieder die Frage aufgeworfen, welche Möglichkeiten die Leitungsgremien der Stadt Leipzig hatten, die Entwicklung der Stadt selbst bestimmen zu können und inwieweit zentrale Organe bindende Vorgaben für die Gestaltung der Stadt erteilten. Aus meiner Kenntnis kann ich sagen, dass der Entwicklung der Stadt jederzeit zentrale Beschlüsse des Politbüros des ZK der SED und des Ministerrates der DDR zu Grunde lagen.

Diesen Beschlüssen gingen jedoch in der Regel vorbereitende Arbeiten der Stadt Leipzig voraus. Es gibt nur wenige Beispiele, dass Vorschläge von Stadtplanern und Architekten der Stadt bei Beratungen zentraler Organe direkt abgelehnt wurden. Das spricht für die Qualität der Arbeit der Planer und Stadtgestalter, die in diesem Zeitraum tätig waren, als es noch nicht das wissenschaftlich organisierte und mit hoher fachlicher Kompetenz geleitete Büro des Chefarchitekten gab. Das betrifft alle Bauten, die bis 1965 ausgeführt wurden. Sie alle tragen die Handschrift namhafter Architekten, die unter den gegebenen Möglichkeiten dieser Zeit Ansehenswertes schufen, das bis auf wenige Ausnahmen bis heute Bestand hat.

Zu wichtigen Objekten des Städtebaus und der Architektur gab es ernsthafte Auseinandersetzungen ideologischer und fachlicher Natur. Ich beziehe hier die immer wieder aufgetretenen weltanschaulichen und ästhetischen Differenzen zu bildkünstlerischen Problemen im Schaffen von Architekten und Kunstschaffenden der verschiedenen Genres ein.

Zur Gestaltung des Stadtzentrums fanden im Verlaufe der Jahre die größten Auseinandersetzungen statt. Sie wurden auf allen Ebenen geführt, so war die alleinige Entscheidungsfindung durch die Organe der Stadt oft nicht mehr gegeben. Naturgemäß traf das auch für die Vorhaben zu, die von zentralen Organen als Investoren auf städtischem Grund und Boden realisiert wurden. Am stärksten traten diese Auseinandersetzungen bei

---

42 Protokoll zu Schlussfolgerungen aus der Beratung mit *Walter Ulbricht* vom 10. September 1963. Teilnehmer: *Walter Ulbricht*, *Paul Fröhlich*, *Karl Bauer*, *Hubert Schnabel*, *Heinz Schmidt*, *Harry Panzer*, *Erich Grützner*, *Walter Kresse*, *Walter Lucas*, *Wolfgang Geißler*, *Manfred Martin*, *Heinz Niemitz*, *Heinz Eichler*. [Privatarchiv H. Sch.]



der Gestaltung der Westseite des Karl-Marx-Platzes auf, worauf an anderer Stelle noch einzugehen ist.

Mit dem Abstand zum Geschehen und sachlicher Wertung der Vorgänge ist zu sagen: Staatliche Leiter und leitende Funktionäre des Bauwesens – darunter besonders Architekten –, die in der Stadt wirkten, haben viele Auseinandersetzungen bestreiten müssen, weil nicht immer ideologische Positionen der politischen Führung mit den fachlich-sachlichen Auffassungen zum einzelnen Vorhaben übereinstimmten. Es gab Auffassungen, die den Denkmalschutz unterschätzten und denen Rückschrittlichkeit bescheinigen wollten, die für die Erhaltung wertvoller Bausubstanz eintraten. Deshalb fielen auch das Stadtbild prägende Gebäude weg, deren Ruinen nicht für den Wiederaufbau erhalten, sondern beseitigt wurden. Zu denken ist dabei an die Ruinen des alten Gewandhauses, des »Augusteums« und des alten Bildermuseums. Welchen architektonischen Reichtum solche Gebäude verkörperten, ist an der Wiederherstellung der Universitätsbibliothek und manchen repräsentativen Baus der Innenstadt zu sehen.

Trotz begrenzter materieller und finanzieller Mittel wurden dennoch mit den vorhandenen Möglichkeiten ansehnliche Bauten geschaffen. Nur in wenigen Ausnahmefällen konnte auf Importmaterialien zurückgegriffen werden, oft waren Improvisationen gefragt. Auch diesem Umstand ist geschuldet, dass wertvolle Bausubstanz über Jahre hinweg dem Verfall preisgegeben wurde. Es stimmt nicht, dass diese Probleme nicht erkannt wurden oder nicht gesehen werden wollten. Verantwortliche der Stadt, Stadtplaner und Architekten mussten sich auch in Leipzig oft den politischen und ökonomischen Zwängen beugen.

Wie sagte doch *Hermann Henselmann* in einem Interview zu dieser Problematik? »Wir müssen versuchen, den Auftraggeber zu überlisten. Gut, natürlich hat der Architekt, Sie haben recht, Einfluss, aber einen geringen. Wir dürfen das nicht überschätzen. Immer ist die Beziehung zwischen Architekt und Auftraggeber eine sehr schwierige, oft feindliche Beziehung. Klassisches Beispiel ist Michelangelo – und sein Papst. Das war bei mir und Ulbricht genauso. Ulbricht brauchte mich. Aber ich brauchte natürlich auch ihn. Ich musste ja jemanden haben, der baut. Und Ulbricht war nun einmal mein Mann.«<sup>43</sup>

Abgewandelt gab es in der Stadt Leipzig manches Beispiel, das diese Erkenntnis belegt. Die Situation in der Stadt Anfang der 60er Jahre, die bevorstehenden gesellschaftlichen Höhepunkte, beflügelten viele Entscheidungen zu Bauten, die die Stadt und ihr Erscheinungsbild veränderten. Die Beziehungen der bezirklichen Führungs- und Leitungsorgane veränderten sich gegenüber der Stadt, indem Belange der Stadtentwicklung immer mehr auch Gegenstand der Leitungstätigkeit des Bezirkes wurden. Letztlich leitete der Vorsitzende des Rates des Bezirkes das Gremium, das alle großen Bauvorhaben der Stadt koordinierte und kontrollierte. Bauvorhaben, wie das Hauptgebäude der Universität, das Gewandhaus oder der neue Stadtteil Grünau, erforderten diese Praxis und bereicherten die Leitungstätigkeit. Eine besonders verdienstvolle Arbeit leistete dabei die »Aufbauleitung Stadtzentrum«.

Am 3. Oktober 1963 beschloss das Politbüro des ZK der SED die Aufgaben zum weiteren Aufbau des Leipziger Stadtzentrums. Auf der Grundlage dieses Beschlusses wurden die Vorhaben vorbereitet, die bis zur 800-Jahr-Feier der Stadt und dem Messe-

43 Martin Römlein im Gespräch mit Hermann Henselmann. In: »Neues Deutschland« vom 27.9.1994. S. 11.

jubiläum im Jahre 1965 zu realisieren waren. Zentrale Organe und Institutionen berieten in Folge mit dem Rat der Stadt die Ziele. Finanzielle und materielle Fonds wurden bereitgestellt. Für Leipzig begann eine Phase aktiven Baugeschehens, verbunden mit allen erforderlichen Maßnahmen, von der Zuführung von Arbeitskräften bis zur umfassenden Betreuung und Versorgung der Bauschaffenden. Die gesamte Bevölkerung nahm am Baugeschehen Anteil; es entstand eine Atmosphäre der Vorfriede und Genugtuung, dass nun große Veränderungen im Stadtbild eintreten werden.

Mit der Verwirklichung des Politbüro-Beschlusses zum Aufbau des Leipziger Stadtzentrums entwickelte sich Anfang der 60er Jahre eine ergebnisorientierte komplexe Leitung der Prozesse von der Aufgabenstellung über die Projektierung bis zur Baudurchführung in Zusammenarbeit mit den örtlichen und zentralen Investitions- und Planträgern für die Objekte des Stadtzentrums. Wöchentlich trafen sich unter der Leitung des Stadtrates für Bauwesen, *Hans-Joachim (Jochen) Müller* bzw. *Wolfgang Geißler*, leitende Kader des Hauptplanträgers, der Aufbauleitung Stadtzentrum, der Baukombinate und des Leipziger Vertragsgerichtes. An Ort und Stelle wurden unbürokratisch offene Fragen und zum Teil komplizierte Probleme geklärt, die den kurzen Projektierungs- und Baufristen geschuldet waren. So entwickelte sich zwischen allen Beteiligten eine operative Zusammenarbeit mit hoher Effektivität.

Besonders herauszuheben sind in dieser Zeit die Leistungen des Leiters der Aufbauleitung *Helmut Ober*. Er war bereits der Leiter des Aufbaustabes des im Jahre 1960 eingeweihten neuen Leipziger Opernhauses, seines zweiten großen Baus nach 1945. Denn auch der Wiederaufbau der Staatsoper in Berlin trug seine Handschrift.

Die unter Federführung des Rates der Stadt praktizierten Leitungsmethoden im Zusammenhang mit den großen Gesellschaftsbauten im Zentrum zeugten von zunehmender Wissenschaftlichkeit und immer größer werdender Qualifikation der leitenden Baufachleute der Stadt.

An dieser Stelle sei eine Nebenbemerkung erlaubt: Diese großen Bauvorhaben mit bislang in der Stadt Leipzig unbekannt Dimensionen mussten planungs- und leitungsseitig ohne moderne technische Hilfsmittel, ohne Computertechnik, ohne eine leistungsfähige elektronisch gesteuerte Rechen- und Informationstechnik beherrscht werden. Solides ingenieurtechnisches Wissen, hohe Einsatzbereitschaft und vor allem großes Verantwortungsbewusstsein waren bestimmend. Eine enge vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten garantierte das Gelingen.

Diese Methoden bewährten sich bei allen großen Vorhaben. Besonders der Neubau der Universität mit ihrem Hochhaus und der Bau des Gewandhauses, Bauten, mit denen völliges Neuland beschrritten wurde und die eine große Herausforderung an die Bauleute darstellten, wurden dank dieser neuen Qualität der Leitung und Planung termin- und qualitätsgerecht realisiert.

In der Zeit, in der diese Bauwerke des Stadtzentrums errichtet wurden, entwickelten sich zwischen den Auftraggebern und den Bauausführenden echte kameradschaftliche Beziehungen. Die Bauleute sprachen von den künftigen Hausherrn der Bauten so, als seien sie feste Mitglieder ihrer Arbeitskollektive. Noch heute, Jahre danach, sprechen die am Bau Beteiligten mit Achtung und in freundschaftlicher Verbundenheit von ihren Auftraggebern und »Hausherrn«. Das trifft für Prof. Dr. *Lothar Rathmann*, damals Rektor

der Universität, ebenso zu wie für Professor *Kurt Masur*, der fast täglich mit den Bauleuten den Kontakt suchte und so seinen Einfluss auf das Baugeschehen ausübte. Heute noch belegen die fortgeführten Traditionen der Zimmerleute vom Gewandhaus, welchen großen Einfluss ein solches Verhältnis auf die Leistungen hatte, wie stimulierend das für jeden einzelnen war. Beide »Hausherrn« sind heute noch Ehrenmitglieder der Zunft der Zimmerleute, die seit dieser Zeit von *Peter Kunze* geleitet wird, dem Oberbauleiter des Gewandhauses. Er war ein Bauleiter von echtem Schrot und Korn, der sich vom jungen Baufacharbeiter zu einem legendären Mann des Aufbaus der Stadt entwickelte. Auch daran muss gedacht werden, wenn es um das Bauen in Leipzig geht. In diesen Kämpfen der Zeit entwickelten sich Menschen, die unvergessliche Leistungen vollbrachten, die nicht als erstes die Probleme vor und hinter den Kulissen sahen, die nicht als erstes ideologische oder politische Fragen von Interesse diskutierten, nein, die an erster Stelle ihre Aufgabe darin sahen, ihr Bestes für den Bau zu geben, ihrer Ehre als Fachmann entsprechend. Alle, die an den Bauten beteiligt waren, alle namentlich und nicht namentlich Genannte, dürfen in der Geschichte des Leipziger Bauens nicht vergessen werden.

Von denen, die einen großen persönlichen Beitrag für diese Vorhaben leisteten, möchte ich die verdienstvolle Arbeit von *Hans-Joachim (Jochen) Müller* nennen. Er ist im Leipziger Bauwesen groß geworden, hatte erste Bewährungen im Aufbaustab der Staatsoper in Berlin, war dann an der Seite von *Helmut Ober* in Leipzig beim Opernbau tätig, wurde später Stadtbaudirektor und war der Leiter des Generalauftragnehmers-Aufbaustabs der Universität. Dieser Aufbaustab war für sämtliche Planungs- und Bilanzierungsaufgaben und der damit verbundenen vertraglichen Regelungen zuständig. Schließlich war er für die Koordinierung der Tätigkeit aller am Bau Beteiligten verantwortlich.

Gemeinsame Festlegungen des Hauptauftraggebers, des GAN-Aufbaustabes, der Stabsgruppe der Universität für den Neubau und des Projektanten führten zu einer gut funktionierenden Organisationsform. Der Gesamtprozess wurde durch einen »Stab Staatlicher Leiter« kontrolliert und beeinflusst. In diesem Stab arbeiteten unter anderem der Auftragsleiter des Ministeriums für Hoch- und Fachschulwesen und der Hauptinvestitionsauftraggeber beim Rat der Stadt Leipzig für Wohn- und Gesellschaftsbau.

Diese Planungs- und Leitungsformen wurden unter Beachtung der sich für das Bauwesen in den 70er Jahren ändernden Bedingungen zielstrebig auf den Bau des Gewandhauses übertragen. Auch für diese Aufgabe trug *Hans-Joachim (Jochen) Müller* als Leiter des Aufbaustabes die Verantwortung.

Mit dem Jahre 1965 wurde eine wesentliche Etappe der Stadtentwicklung erreicht. Das Stadtbild hatte sich verändert. Über 20 000 Neubauwohnungen wurden allein seit 1949 bis zum Stadtjubiläum geschaffen. Leipzig zeigte auf allen Gebieten des gesellschaftlichen Lebens, wie sich die weitere Entwicklung der Stadt vollziehen wird. Das bis zur 800-Jahr-Feier der Stadt und der Messe Geschaffene war ein Spiegelbild für die aktive Arbeit der Bauschaffenden, für das Können und die Qualitäten einer neu herangewachsenen Generation von Bauleuten, aber auch für das große Engagement der Bürger der Stadt und ihre Leistungen, vollbracht im Rahmen des Nationalen Aufbauwerkes.

*Auch diese Entscheidung verlangt einen Standpunkt*

Nach 1965 stagnierte die weitere Gestaltung des Stadtzentrums und des zentrumsnahen Raums. Unterschiedlichste Auffassungen mussten geklärt werden. Die Interessen der

verschiedenen Beteiligten waren zu unterschiedlich, was zu erheblichen Auseinandersetzungen und auch zu Zeitverzügen im Entscheidungsprozess führte. Es ging um die endgültige Gestaltung des Karl-Marx-Platzes, vor allem um seine Westseite. Was soll letztlich gebaut werden? Ein Konzerthaus, ein Haus der Bildenden Künste, ein »auditorium maximum« oder? Und immer wieder kam die Frage auf, ob an der Westseite des Platzes etwas völlig Neues zu schaffen oder ob die Altbausubstanz des »Augusteums« zu erhalten und wieder aufzubauen sei. Die vielschichtigen Auseinandersetzungen wurden über Jahre hinweg geführt und in Leipzig nie zu übereinstimmenden Standpunkten gebracht. Die letztlich getroffenen Entscheidungen haben in der Geschichte des städtischen Bauens nichts Vergleichbares aufzuweisen.

Mit Abstand, mit tieferer Einsicht in historische und politische Prozesse bekenne ich, in diesem Fall auch eine Entscheidung als Mitglied der SED-Stadtleitung und als Abgeordneter der Stadtverordnetenversammlung mit getragen zu haben, ohne ihre gesamte Tragweite bedacht zu haben. Es war eben etwas Neues für die Stadt, eine Größenordnung, wie wir sie bislang bei einem Vorhaben nicht kannten. Es war das zentrale Bauwerk am Platz, den wir als das gesellschaftliche Zentrum der Stadt bezeichneten und es war die Universität, die uns am Herzen lag. Begeisternd war für uns, dass damit viele junge Menschen in das Stadtzentrum kommen werden, es war ein mutiger und kühner Schritt der Stadtplaner und Architekten. Alles Überlegungen, die zur Zustimmung zum Neubau führten, ohne den kulturhistorischen Wert der Altbausubstanz und deren Bedeutung für das Stadtbild und das geistige Leben genügend zu berücksichtigen. Der Gestaltung des Hochhauses am Augustusplatz stimme ich auch heute noch zu, weil es etwas Großes war, was der Stadt gelang. Viele werden noch das Gefühl nachvollziehen können, das den Zuschauer angesichts des täglichen Wachsens des Betonriesen um vier Meter als Ergebnis des Gleitprozesses beim Einbringen des Betons erfasste.

Die Entscheidung zum Abriss der Universitätskirche widersprach sozialistischen, humanistischen Idealen. Sie war und ist kein Ruhmesblatt in der Geschichte der Stadt. Eine Korrektur ist nicht mehr möglich. In »Dokumente und Erinnerungen zum Fall der Universitätskirche Leipzig – Die Zerstörung« schreibt *Katrin Löffler*:

»Aus der Alma mater Lipsiensis, einer der ältesten Universitäten Deutschlands, war 1953 die Karl-Marx-Universität geworden. Am 30. Mai 1968 wurde mit der Universitäts- oder Paulinerkirche, die seit der Übereignung des Dominikanerklosters 1543 Universitätseigentum war und als letztes Bauwerk aus der Zeit die jahrhundertalte Tradition der Universität verkörperte, mehr als nur Stein und Gebälk zerstört. Städtebauliche Ideen und die Forderungen der Universität nach neuen Gebäuden gaben den Anstoß. Die Zerstörung der Universitätskirche Leipzig muss auf dem Hintergrund der gesamten Stadtplanung dieser Zeit gesehen werden. Mit dem Widerstand aus der Bevölkerung entwickelte sich außerdem ein Machtkampf, der ganz nach den damaligen Spielregeln ablief. Politische Ziele und persönliche Machtinteressen verflochten sich. Es gab »Überzeugungstäter« und solche, die Beschlüsse ausführten, es gab diejenigen, die um ihre Position fürchteten und diejenigen, die blieben, weil sie nichts verhindern konnten oder Schlimmeres verhüten wollten.«<sup>44</sup>

44 Karin Löffler: Die Zerstörung. Dokumente und Erinnerungen zum Fall der Universitätskirche Leipzig. Leipzig 1993. S. 17f.

Der Wertung ist nichts hinzu zu fügen. Allerdings darf diese Entscheidung nicht einem Einzelnen der Stadt Leipzig angelastet werden. Es war eine Entscheidung auf höchster politischer Führungsebene der DDR; gegen sie trat von örtlichen Verantwortungsträgern öffentlich niemand auf. Sie wurde mit den abgegebenen Begründungen von allen, die damals leitende Positionen in Leipzig hatten, mit getragen.

Am 7. Mai 1968 bestätigte das Politbüro des ZK der SED die Bebauungskonzeption der Westseite des Karl-Marx-Platzes, am 23. Mai 1968 beschloss die 15. Tagung der Stadtverordnetenversammlung die Konzeption für die Neugestaltung.

### *Leitung und Strukturen des Bauwesens*

Unter den Bedingungen der Verwirklichung des »Neuen Ökonomischen Systems« wurden Maßnahmen zur weiteren Vervollkommnung der Leitung und Planung des Bauwesens in Leipzig eingeleitet. Das betraf die Abgrenzung der Verantwortlichkeiten sowohl zwischen den Organen des Bezirkes und der Stadt als auch zwischen dem Rat der Stadt und den Räten der Stadtbezirke sowie zwischen den Bauämtern der unterschiedlichen Leitungsebenen.

Die strukturellen Voraussetzungen in der materiellen Produktion wurden mit der endgültigen Formierung der Kombinate<sup>45</sup> abgeschlossen. In den 70er Jahren erfolgte die Neubildung stadtbezirksgeleiteter Baubetriebe in den sieben Stadtbezirken, um die Kapazitätsentwicklung für Werterhaltung und Reparatur der Altbausubstanz zu fördern, Rückstände abzubauen und vor allem auf die Vielzahl von Eingaben und Beschwerden zu Reparaturproblemen seitens der Bevölkerung reagieren zu können. Mit diesen Kombinate und Betrieben wird die materiell-technische Basis charakterisiert, die in der Stadt Leipzig vorhanden war, deren Kapazitäten jedoch nicht nur in der Stadt wirksam wurden. Die in der Stadt vorhandene und unter Leitung des Bezirkes und der Stadt zu disponierende Baukapazität war allerdings nach wie vor viel zu gering, um dem Nachholbedarf und den laufenden Anforderungen an das Bauwesen entsprechen zu können.<sup>46</sup>

Nach dem VII. Parteitag der SED (April 1967) wurden durch den Rat der Stadt und das Stadtbauamt Maßnahmen eingeleitet, um den gestellten Anforderungen besser zu entsprechen, die sich aus dem »Neuen Ökonomischen System«, der »wissenschaftlich-technischen Revolution« und einer »hohen Wirtschaftlichkeit« ergaben. Dabei ging es um Aufgaben zur Verstärkung der Aus- und Weiterbildung, zur Zuführung wissenschaftlich ausgebildeter Fachkräfte, zum Einsatz industrieerfahrener Leiter in Kombinate und Betrieben des Bauwesens, zur personellen Stärkung der Planungsorgane, vor allem im Bereich des Stadtbauamtes, zur Erhöhung der Qualität der Kooperationsbeziehungen zwi-

45 Leipzig war Sitz von 28 Kombinate der Industrie, des Bauwesens und der örtlichen Versorgungswirtschaft. *Zentralgeleitete Kombinate* des Bauwesens: Metalleichtbaukombinat, Bau- und Montagebaukombinat Süd, Kombinat Technische Gebäudeausrüstung, Kombinat Baukema, Kombinat Bau und Faserbaustoffe; *Bezirksgeleitete Kombinate*: Baukombinat Leipzig, Verkehrs- und Tiefbaukombinat Leipzig; *Stadtgeleitetes Kombinat*: Kombinat für Baureparaturen und Rekonstruktion; *Stadtbezirksgeleitet*: sieben Baubetriebe für Werterhaltung und Reparatur.

Außerdem existierten bei einzelnen Industriekombinate und Betrieben *Regieabteilungen* für Bau; beim VEB Gebäudewirtschaft Leipzig bestanden Bauhöfe in eigener Regie.

46 Siehe Horst Siegel, Peter Zetzsche, Beiträge in dieser Publikation S. 165ff. bzw. S. 261ff.

schen den Betrieben aller Eigentumsformen des Bauwesens und den Industriekombinaten und Betrieben, zur Entwicklung der verstärkten Zusammenarbeit mit Universitäten, Hoch- und Fachschulen und am Ort ansässigen wissenschaftlichen Einrichtungen. Im Mai 1967 schloss der Rat der Stadt einen Vertrag mit der Hochschule für Bauwesen. Mehrere Wissenschaftler nahmen ihre Arbeit als Leiter in den Kombinat des Bauwesens auf, und betriebliche Aufgaben zur Steigerung der Arbeitsproduktivität, zur Senkung der Kosten und zur Erhöhung der Qualität wurden Bestandteil der Forschungsprogramme. Diese Maßnahmen dienten der besseren Verknüpfung der Wissenschaft mit der Produktion.

Eine für die Entwicklung der Stadt und für die Erfüllung der Aufgaben zur weiteren Gestaltung der Stadt und besonders für die Sicherung der Zielstellungen des Wohnungsbauprogramms wichtige Entscheidung war die Bildung des Büros des Chefarchitekten unter Leitung von *Horst Siegel* und des Büros für Verkehrsplanung unter Leitung von *Kurt Ackermann*.

Mit dem Jahre 1967 zeichnete sich eine neue Qualität der Leitung und Planung des städtischen Bauwesens ab. Es wurden wirkungsvolle Leitungsorgane des Bauwesens geschaffen, die die Voraussetzungen für die Bewältigung wachsender Aufgaben bildeten. Die Hauptplanträger »Komplexer Wohnungsbau« und »Gesellschaftsbau«, die Arbeit des »Hauptauftraggebers« und der »Aufbauleitung Stadtzentrum«, das enge Zusammenwirken mit den Räten der Stadtbezirke und ihren Bauämtern sowie mit allen am Bau geschehen beteiligten Kombinat, Betrieben und Institutionen wie der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer und dem Rat des Bezirkes sorgten für eine höhere Qualität der Produktionsvorbereitung, der Koordinierung der Bauvorhaben und ihrer Kontrolle.

Für die Verwirklichung der der Stadt Leipzig gestellten Aufgaben waren damit im Zusammenwirken mit dem Rat des Bezirkes die erforderlichen Strukturen der Kombinate und Betriebe sowie die notwendigen leitungsmäßigen Voraussetzungen geschaffen, wie es eine Großstadt mit den Leipziger Dimensionen erforderte.

Am 24. Juni 1970 beschloss die Stadtverordnetenversammlung die »Grundrichtung des Generalbebauungsplanes, des Generalverkehrsplanes und des Generalplanes der technischen Versorgung«. Damit war für die langfristig orientierte Arbeit die wissenschaftlich fundierte Grundlage geschaffen, die im wesentlichen die Richtungen der Bautätigkeit bis 1990 bestimmte.

Im April 1970 wurde *Walter Kresse* in Ehren als Oberbürgermeister verabschiedet. Von da an fungierte *Karl-Heinz Müller* als Oberbürgermeister.

## 2.4. Bauen nach dem VIII. Parteitag der SED

Mit der Orientierung des VIII. Parteitages im Juni 1971, die »Hauptaufgabe in der weiteren Erhöhung des materiellen und kulturellen Lebensniveaus des Volkes auf der Grundlage eines hohen Entwicklungstempos der Produktion, der Erhöhung der Effektivität, des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und des Wachstums der Arbeitsproduktivität



tät«<sup>47</sup> zu sehen, wurde für alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens eine mobilisierende Zielstellung begründet. Man konnte ihr uneingeschränkt zustimmen. Dieser Orientierung waren ernsthafte Auseinandersetzungen über das Zurückbleiben der DDR auf ökonomischem Gebiet und Mängel in der Führungstätigkeit vorausgegangen.

Der Parteitag beschloss, das umfassendste Sozialprogramm in der Geschichte der DDR auszuarbeiten. Es sah Lohn- und Rentenerhöhungen, verbesserte Dienstleistungen und höhere Zuwendungen aus den gesellschaftlichen Fonds für die Bevölkerung vor. Sein Kernstück wurde das Wohnungsbauprogramm. Zugleich wurden weitreichende Beschlüsse zur Entwicklung des Bildungs- und Gesundheitswesens, zum Umweltschutz und zur Förderung des geistig-kulturellen Lebens gefasst. Aber das gesteckte politische Ziel wurde nicht erreicht. Das bedarf einer sachlichen Analyse, eines ehrlichen Standpunkts, einer ausgewogenen Wertung, ohne Erreichtes zu schmälern, ohne einzelne Leistungen abzumindern.<sup>48</sup>

### *Widersprüchliche Entwicklungen in der Stadt*

Die widersprüchliche Entwicklung der DDR in den Jahrzehnten nach 1970 – das Verfolgen sozialpolitischer Zielstellungen, die durch die wirtschaftliche Entwicklung nicht gedeckt waren – fokussierte sich in besonderem Maße im Bezirk und in der Stadt Leipzig.

Wie die Tabelle 2.2 zeigt, verlor der Bezirk im Vergleich zur gesamten DDR anteilmäßig sowohl hinsichtlich der Bevölkerung als auch wirtschaftlich an Gewicht. Das betraf, wenn auch unterschiedlich, ebenfalls das Bauwesen.

Die Anteile der Bauproduktion und der Berufstätigen in der Bauwirtschaft gingen gegenüber den Spitzenwerten in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre deutlich zurück.

Diese Prozesse wurden insbesondere durch die Größe Leipzigs und seiner Rolle als Bezirksstadt geprägt. Wie die Tabelle 2.3 zeigt, ging die Zahl der Einwohner seit 1965 – nachdem sie in der ersten Hälfte der 60er Jahre noch zugenommen hatte – fortwährend zurück.

Die Anzahl der Beschäftigten insgesamt nahm tendenziell bis 1985 zu und fiel erst danach deutlich ab, ihr Anteil an der Zahl der Einwohner stieg aber im gesamten betrachteten Zeitraum. Dabei kam es allerdings zu einer aus der Sicht der materiellen Sicherung der Sozialpolitik – wie in der Volkswirtschaft insgesamt, so auch in Leipzig – deutlichen negativen Strukturveränderung, nämlich zu Lasten der das Nationaleinkommen<sup>49</sup> produzierenden Bereiche und zugunsten der nichtproduzierenden Bereiche.

Die Entwicklung der Bevölkerung bedarf einer näheren Betrachtung, bevor weitere Schlussfolgerungen gezogen werden können, zumal gegenüber den vergleichbaren Großstädten Chemnitz, Dresden und Magdeburg nur Leipzig bis in die achtziger Jahre einen Rückgang der Bevölkerung aufwies (siehe Tabelle 2.4). Selbst nach der allgemeinen Abwanderungswelle im Jahre 1989 war Leipzig die einzige dieser Städte, deren Einwohnerzahl erheblich unter dem Niveau der sechziger Jahre lag.

47 Protokoll des VIII. Parteitages der SED. Berlin 1971. Bd. 1. S. 34.

48 Siehe dazu ausführlich Horst Richter: Über die Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik in der DDR. In: Arbeits- und Sozialwissenschaften in der DDR. Anspruch und Wirklichkeit. Hg.: Rolf Emmrich, Eva Müller und Joachim Tesch. Leipzig 2000. S. 71ff. – Gerhard Schürer: Gewagt und verloren. Eine deutsche Biographie. 3. bearb. Aufl. Frankfurt/Oder 1996. S. 126.

49 Das Nationaleinkommen der DDR-Statistik ähnelte dem heute üblichen Bruttoinlandprodukt (BIP).



Tabelle 2.2: Anteile des Bezirkes Leipzig am DDR-Ergebnis ausgewählter Kennziffern  
(in Prozent, DDR=100)

Kennziffer	1965	1970	1980	1989
Wohnbevölkerung	8,9	8,7	8,4	8,1
Berufstätige gesamt	9,2	9,2	8,4	8,1
-Industrie	10,1	9,7	8,8	8,7
-Bauwirtschaft	8,7	9,2	8,0	8,1
-nichtproduzierende Bereiche	9,4	8,8	8,2	7,8
Industrielle Bruttoproduktion der Industrie	9,4	9,7	8,1	7,8
-Energie- und Brennstoffindustrie	12,0	12,9	11,1	12,2
-Chemische Industrie	10,7	10,9	8,6	7,7
-Wasserwirtschaft	.	11,4	10,7	11,2
-Maschinen- und Fahrzeugbau	.	13,1	10,6	10,5
-Textilindustrie	8,3	9,7	6,9	8,7
Bauproduktion der Bauindustrie	8,3	13,2	9,0	9,0
Neugebaute Wohnungen	.	.	7,8	7,9
Gütertransport des Straßenverkehrs / Leistung	9,1	9,1	8,4	8,2
Einzelhandelsumsatz	9,4	9,1	8,5	8,1

Quelle: Statistische Jahrbücher der DDR. Berlin 1966. S. 81f. – 1971. S. 75f. – 1981. S. 45f. – 1990. S.65f.

Tabelle 2.3: Einwohner und Beschäftigte in der Stadt Leipzig

	1965	1975	1980	1985	1989
Einwohner (EW)	595 660	566 630	562 480	553 660	530 010
Beschäftigte/EW in %	53,4	51,0	51,2	53,3	53,9
Beschäftigte insges.	318 152	289 214	287 910	295 279	285 865
dar. - Industrie	123 547	98 519	96 447	100 103	95 862
- Bauwirtschaft	27 042	22 121	22 764	25 327	24 318
- Verk., Post u. Fernmw.	18 529	25 645	24 918	25 305	25 080
- Handel	48 553	40 370	39 573	39 502	38 086
- nichtproduz. Bereiche	73 383	65 181	69 065	74 138	73 874

Quelle: 1965 – Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1970. S. 32.  
ab 1975 – Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 31 und 112.

Tabelle 2.4: Einwohner vergleichbarer Städte (Angaben in 1000 Einwohner)

Stadtkreis	31.12.1964	1.1.1971	31.12.1981	31.12.1989
Chemnitz	293,1	299,4	318,6	301,9
Dresden	503,8	502,4	521,1	501,4
Magdeburg	265,1	277,2	287,4	288,4
Leipzig	594,8	584,4	559,6	530,0

Quelle: Statistisches Jahrbuch der DDR. Berlin 1981. S. 9ff. – 1990. S. 2ff.

Auf die Bevölkerungsentwicklung eines Territoriums, also auch der Stadt Leipzig, wirken bekanntlich sowohl der Saldo aus Geburten und Sterbefällen als auch der Saldo aus Zu- und Abwanderungen. Die entsprechenden Angaben für Leipzig zeigen (siehe Tabelle 2.5) folgende Haupterscheinungen:

Tabelle 2.5: Anteil des Geburten-/Sterbeüberschusses und des Wanderungssaldos an der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Leipzig von 1961 bis 1990

Zeitraum	Entwicklung der Bevölkerung (um Personen)		
	insgesamt	Davon Geb./Sterbeübersch. (-)	Wanderungssaldo
1961–1965	6 028	150	5 878
1966–1970	- 11 775	- 4 577	- 7 198
1971–1975	- 17 255	- 16 692	- 563
1976–1980	- 4 150	- 9 519	5 369
1981–1985	- 8 820	- 4 883	- 3 937
1986–1990	- 42 606	- 6 448	- 36 158

Quelle: Berechnet nach Statistischem Jahrbuch 1991 der Stadt Leipzig. Leipzig. S. 35f.

Ab Mitte der sechziger Jahre gab es ständig weniger Geburten als Sterbefälle. Die negative Differenz erreichte in der ersten Hälfte der siebziger Jahre ihren Höhepunkt und verringerte sich dann dank steigender Geburtenzahlen infolge der sozialpolitischen Maßnahmen der DDR-Regierung bis Mitte der achtziger Jahre.

Beim Wanderungssaldo waren in verschiedenen Perioden gegenläufige Entwicklungen zu verzeichnen: In zwei zeitlichen Abschnitten – erste Hälfte der sechziger Jahre und zweite Hälfte der siebziger Jahre – gibt es nennenswerte Wanderungsgewinne, während in zwei anderen Abschnitten – zweite Hälfte der sechziger Jahre und vor allem in den achtziger Jahren – erhebliche Wanderungsverluste zu verzeichnen waren.

Sowohl auf die Geburtenentwicklung als auch auf den Wanderungssaldo wirken gesamtgesellschaftliche Faktoren, wie z. B. die Sozialpolitik, aber auch standortspezifische Faktoren. In dem hier betrachteten Zusammenhang sind insbesondere letztere von Interesse: Wie haben sich die Verhältnisse in der Stadt Leipzig verändert? Dabei spielen

neben den allgemeinen Lebensbedingungen die Wohnverhältnisse eine besonders wichtige Rolle. So stimulierten die sozialpolitischen Maßnahmen die Geburten und verstärkten bei den jungen Familien den Wunsch nach einer Neubauwohnung. Ein wichtiges Motiv für den Wegzug war, dass nicht in ausreichendem Maße Wohnraum zur Verfügung gestellt werden konnte, vor allem Wohnraum in Neubauten.

### *Allgemeine Lebensbedingungen*

Bereits mit der 800-Jahr-Feier der Stadt und der Messe sollten die Verbundenheit mit der Stadt, die Liebe zur Heimat weiter ausgeprägt werden. Aus politischen Erwägungen, um den unmittelbaren Interessen der Bürger entgegen zu kommen, wurde – wie bereits angemerkt – das Programm für die weitere Verbesserung der Lebensbedingungen in der Großstadt verkündet. Im April 1968 wurde durch den Stadtausschuss der Nationalen Front die Bewegung unter dem Motto »Mach mit für Dein Leipzig, das Dir am Herzen liegt« ins Leben gerufen. Unterstützt werden sollten vor allem die Zentrumsgestaltung, der Bau von zehn Schwimmhallen und zehn Kaufhallen sowie die zusätzliche Bereitstellung von 2000 Kindergarten- und -krippenplätzen. Das war die Zeit, als mit dem konsument-Warenhaus am Brühl, der »Blechbüchse«, das damals größte und modernste Warenhaus der DDR eröffnet wurde (August 1968), nachdem bereits 1967 das »Centrum-Warenhaus« rekonstruiert worden war. Und angemerkt sei auch, dass die Leipziger S-Bahn im Juli 1969 ihren Betrieb aufnahm.

Viele dieser Objekte entstanden vor allem mit Hilfe der Bevölkerung, besonders der Jugend, der Kombinate und Betriebe außerhalb des Volkswirtschaftsplanes. Diese Bauten wurden aus politischen Erwägungen für die Lebensbedingungen in der Stadt realisiert. Sie wurden von der Bevölkerung freudig angenommen, und bis in die heutigen Tage werden die meisten genutzt. Aber auch diese Bauten hielten die rückläufige Entwicklung in der Stadt nicht auf. Zudem war es ein Irrtum zu glauben, dass Initiativen der Menschen fehlende finanzielle und materielle Kapazitäten ersetzen können. Das war ein Trugschluss in bezug auf die Leistungskraft des Leipziger Bauwesens

Einen außerordentlich erschwerenden Einfluss auf die Lebensbedingungen in der Stadt Leipzig hatten die Umweltbedingungen. Über diese Fragen wurde die Öffentlichkeit bis 1989 nur selten und meist sehr allgemein informiert, was besonders viel Unverständnis und Misstrauen auslöste. Die Lage der Stadt und ihre Beziehungen zum Umland wiesen eine Reihe sehr ernster, die Lebensbedingungen belastender Probleme auf. Nicht wenige Bürger, vor allem junge Leute, waren nicht mehr bereit, diese Belastungen hinzunehmen; es war ein nicht zu unterschätzender Grund, die Stadt zu verlassen oder in den Herbsttagen 1989 verstärkt Veränderungen zu fordern.

Die Umweltbedingungen schränkten die Attraktivität der Großstadt erheblich ein. Sie waren ohne erhöhten Einsatz von Investitionsmitteln und damit ohne tiefere Einschnitte in die volkswirtschaftliche Struktur der DDR nicht zu beseitigen. Der Großraum Leipzig war ein Ballungsgebiet und stand in unmittelbarem Zusammenhang mit der Entwicklung der chemischen Industrie, dem Chemieanlagenbau, dem Maschinenbau im mitteleuropäischen Raum Leipzig/Halle. Ein Schwerpunkt war die Förderung der Braunkohle. Der Bezirk Leipzig war nach Cottbus zweitgrößter Kohleproduzent der DDR. Im Bezirk Leipzig wurden jährlich ca. 60 Mio. Tonnen Rohbraunkohle gefördert, das entsprach

26 Prozent der Kohleförderung der DDR. 15 Prozent der Elektroenergie der DDR, 36 Prozent der Brikettproduktion, etwa 10 Prozent der Produktion der chemischen Industrie und über 10 Prozent der Produktion des Maschinen- und Fahrzeugbaus wurden im Bezirk Leipzig realisiert (siehe auch obige Tabelle 2.2). 40 Prozent der industriellen Warenproduktion des Bezirkes entfielen auf die Stadt Leipzig.

Die südlich und nördlich der Stadt befindlichen Großtagebaue und die Verarbeitungsstätten für die Braunkohle hatten ihre unmittelbaren Auswirkungen auf die hygienischen Bedingungen der Stadt: In Verbindung mit der chemischen Industrie traten hohe Belastungen der Luft und des Wassers auf.

Die Stadtregion Leipzig gehörte neben Borna, Delitzsch und Wurzen zu den am stärksten mit Luftschadstoffen belasteten Gebieten der DDR. Großemittenten außerhalb des Gebietes wie Leuna, Buna, Böhlen, Espenhain verursachten ca. 30 Prozent der Grundbelastungen bei  $\text{SO}_2$ , dazu kam eine Vielzahl örtlicher Emissionsquellen, Kesselanlagen der Industrie und Hausbrand in den Wohngebieten.<sup>50</sup> Das führte in der Summe im gesamten Stadtgebiet zu einer starken bis sehr starken Überbelastung durch Sedimentationsstaub, durch  $\text{SO}_2$  wie auch durch Kohlenwasserstoff, Stickoxyde und andere Schadstoffe. Für die gesamte Stadt galt in Folge der Emissionen von Schwefeldioxyd und Staub die Belastungsstufe V.

Dazu kam eine starke Verschmutzung der fließenden Gewässer im Bereich der Stadtregion, die alle bezüglich ihrer Wasserqualität in die Stufe III bis IV eingestuft wurden, d. h. stark bis sehr stark belastet.

Seit 1986 gab es zur Veränderung dieser Situation Beschlüsse des Rates des Bezirkes. Am 28. September 1988 beschloss die Stadtverordnetenversammlung eine Konzeption zur Verbesserung der Umweltbedingungen bis 1990. Die Verrohrung der durch Leipzig fließenden Pleiße war nur eine provisorische Maßnahme. Die Ursache – den Phenolgehalt – zu beseitigen, war der Stadt nicht möglich.

Diese Faktoren müssen bei der Beurteilung der Lage und der Bevölkerungsentwicklung in Leipzig beachtet werden. Politische Zwänge und Erfordernisse standen dabei in nicht wenigen Fällen dem von Stadtplanern und Architekten Gewollten entgegen, verhinderten die Verwirklichung manch' guter Idee und provozierten in markanten Fällen auch Widerspruch und Unverständnis. Das war auch das Spannungsfeld im täglichen Ringen um die Lösung der Wohnungsfrage, einer für die Menschen so entscheidenden Frage. Es war eine visionäre Absicht, die schließlich nicht in Erfüllung ging, die an mangelnder Wirtschaftskraft und nicht zuletzt wegen fehlendem Realitätssinn und Unvermögens der DDR-Führung zum Scheitern verurteilt war.

### *Einige Betrachtungen zur Wohnungssituation in Leipzig.*

Ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung der Wohnungssituation ist die Relation zwischen der Anzahl der Haushalte und der Zahl der vorhandenen Wohnungen. Diese Relation entwickelte sich in der Stadt Leipzig wie folgt (siehe Tabelle 2.6)

<sup>50</sup> Siehe dazu auch den Beitrag von Schlosser. S. 327ff..

Tabelle 2.6: Private Haushalte und Wohnungen in Leipzig

	1964	1971	1981	1989
Wohnbevölkerung	594 880	580 711	562 266	530 010
Haushalte insgesamt	263 684	244 501	237 277	248 502
Wohnungen gesamt	209 030	216 551	240 568	257 399

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1967. S. 16f., 356. – Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 58.

Seit dem Zweiten Weltkrieg – als das Defizit ca. 70 000 Wohnungen betrug<sup>51</sup> – gelang es in der Stadt Leipzig zu keinem Zeitpunkt, den Bedarf an Wohnungen zu befriedigen. Kritisch zu werten ist, dass in Folge der verstärkten Orientierung auf die Bauten der Industrie und des Stadtzentrums in den 60er Jahren ein Rückgang im Wohnungsneubau eintrat. Negativ wirkte zudem, dass außerhalb des Planes Vorhaben realisiert wurden, die zwar bestimmte Lebensbedingungen der Bevölkerung verbesserten, aber die Plandurchführung besonders des Wohnungsbaus störten.

1970 betrug die Differenz zwischen der Zahl der Haushalte und des Wohnungsbestandes – wie aus der Tabelle ersichtlich – noch 28 000 Wohnungen. Die vorhandenen finanziellen und materiellen Potenzen reichten nicht aus, dieses Defizit zu beseitigen. Es gelang nicht, den Verschleiß der Altbausubstanz aufzuhalten. Die Ansiedlung vor allem von jungen Familien und gleichzeitig damit von Arbeitskräften, konnte durch die Bereitstellung von Wohnraum nicht stimuliert werden. Ebenso ließen sich kaum Facharbeiter, Angehörige der Intelligenz, besonders Absolventen der Universität und Nachwuchswissenschaftler in Leipzig ansiedeln.

Neu gebaute Wohnungen wurden in bestimmtem Umfang zweckgebunden vergeben. Das betraf vor allem Wohnungen für Familien, die infolge des Braunkohlenabbaus umgesiedelt werden mussten, für Werktätige strukturbestimmender Industriezweige, für Angehörige der bewaffneten Organe u. a. Allein die Verlagerung der Gemeinde Eythra als Folge des Braunkohlenabbaus erforderte die Bereitstellung von 1400 Neubauwohnungen. Ca. 40 Prozent der Neubauwohnungen wurden durch Arbeiterwohnungsbaugenossenschaften mit errichtet; die Eigenleistungen der Mitglieder waren für die Kapazitätsentwicklung unerlässlich, banden aber auch Wohnungen.

Angesichts dieser Situation wurde die Lösung der Wohnungsfrage zum Kernstück des sozialpolitischen Programms in den siebziger und achtziger Jahren. Damit waren die Prioritäten für die Entwicklung des Bauwesens in Leipzig gegeben, die schrittweise in der Baupraxis umgesetzt und durch den Beschluss des Politbüros des ZK der SED »Zur weiteren Durchführung des Wohnungsbauprogramms in Leipzig« vom August 1977<sup>52</sup> fixiert wurden.

Die neuen Dimensionen erforderten die konsequente Industrialisierung des Bauens sowohl der Wohnungen als auch sämtlicher Gemeinschaftseinrichtungen. Sie erforderten

51 Neues Leipzigisches Geschicht-Buch. S. 265.

52 Beschluss des Politbüros des ZK der SED vom 30.8.1977. Protokoll.

völlig neue Überlegungen und Lösungen der Bauorganisation und Technologie, sie erforderten vor allem größere Standorte. Stadtplaner und Architekten leiteten davon im Zusammenwirken mit den Baukombinaten und Betrieben die Konzeption ab, den Neubau zunächst fast ausschließlich auf den Raum Nord-Ost an den Standorten Schönefeld, Mockau-Ost, Mockau-West und Thekla zu konzentrieren. Mit Lückenschließungen und Einzelobjekten, wie dem Wohnblock am Markt, mit dem 27-geschossigen Wohnhaus an der Wintergartenstraße, der Bebauung an der Schulstraße und ihrer individuellen Gestaltung sollte das Stadtbild bereichert werden. 1971 begann die komplexe Modernisierung und Instandsetzung erstmals in einem größeren Wohngebiet.<sup>53</sup>

1975 begann die Erschließung und 1976 der Hochbau des bisher größten Bauvorhabens der Stadt, des neuen Wohngebietes Grünau. Am 1. Juni 1976 wurde durch den Oberbürgermeister *Karl Heinz Müller* der Grundstein gelegt. Von nun an erfolgte die volle Konzentration auf diesen neuen Stadtteil. Alle gesellschaftlichen Kräfte der Stadt waren aufgerufen, dieses Anliegen zu unterstützen.

Die weitere Gestaltung der Stadt wurde von der Konzentration auf Grünau nachteilig betroffen. Die Kapazitäten des Bauwesens für den Neubau sollten entsprechend den Zielstellungen entwickelt werden. Dagegen erfolgte die Entwicklung von Kapazitäten für die Modernisierung, Rekonstruktion, Instandsetzung und Reparatur nicht in gleichem Maße, was zu einem verstärkten Verfall der Altbausubstanz führte.

Damit wurde das früher formulierte Prinzip aufgegeben, die Stadt »von innen nach außen« wieder aufzubauen und zu gestalten. Nach meinen Kenntnissen gab es dafür in erster Linie politische Notwendigkeiten: Trotz steigender Anzahl von Neubauwohnungen verringerte sich die Zahl der Wohnungssuchenden nicht. Beim Einsatz der städtischen Baukapazitäten war auch zu berücksichtigen, dass die sozialpolitischen Maßnahmen der DDR-Regierung dazu beitrugen, die Zahl der Geburten allein in Leipzig bis zu 8000 im Jahr ansteigen zu lassen. Damit entstand ein größerer Baubedarf für Einrichtungen der Kinderbetreuung, der Volksbildung und des Gesundheitswesens. Der große Bedarf an neuen Wohnungen und den entsprechenden gesellschaftlichen Einrichtungen ließ sich auf der »grünen Wiese« schneller und mit weniger Aufwand als in der Innenstadt realisieren.

Zugleich ist darauf hinzuweisen, dass damals wesentliche Voraussetzungen für den Wohnungsneubau in der Innenstadt nicht gegeben waren. Standortvorbereitung und Erschließung innerstädtischer Wohnungsbaustandorte hatten einen ungenügenden Vorlauf. Ebenso waren die Baubetriebe technologisch nicht auf einen umfangreichen innerstädtischen Wohnungsbau vorbereitet, geeignete montagefähige Bauelemente waren nicht verfügbar und es fehlte an Maschinen für das Bauwesen. Architekten und Stadtplaner waren darauf angewiesen, was die Betriebe des Bauwesens und des Maschinenbaus an Produktionsvoraussetzungen anboten.

Das eigentlich gute Ziel, schneller mehr Wohnungen zu bauen, die Orientierung auf höhere Leistung, auf Steigerung der Arbeitsproduktivität und Senkung der Kosten, führten letztlich zur Aufgabe des Prinzips »von innen nach außen«, was verhängnisvolle Folgen für die weitere Gestaltung der innerstädtischen Gebiete hatte.

53 Argumente – Fakten – Zahlen. Lesematerial. Bezirksleitung der SED. Leipzig 1980.

*Welche Überlegungen und politischen Konzeptionen lagen diesem Vorgehen zu Grunde?*

Die Wohnungssuchenden, besonders junge Familien ohne eigenen Wohnraum, drängten mit Anträgen und Eingaben an örtliche und zentrale Staatsorgane, ihrem Wunsch zu entsprechen. In den 80er Jahren nahmen besonders die Beschwerden von Familien zu, die in Altbauten wohnten, deren Zustand schlecht war. Es ging ihnen um die schnelle Verbesserung der Wohnbedingungen. Wurde in den Medien oder in Gesprächen mit der Bevölkerung von erfüllten und übererfüllten Plänen im Bauwesen gesprochen, äußerte sich verstärkt Unmut, weil diese Erklärungen ihnen nicht helfen konnten, zumal viele schon jahrelang um bessere Wohnbedingungen rangen. Leipzig war für sie immer weniger attraktiv, viele orientierten sich anders und verließen die Stadt. Aus den statistischen Angaben ist ersichtlich, dass die Bevölkerungszahl sich trotz des großzügiger gewordenen Wohnungsbaus verringerte. Damit verkleinerte sich auch das gesellschaftliche Arbeitsvermögen.

Die vorrangige Entwicklung von Kapazitäten des Wohnungsneubaus, die einseitige Orientierung auf die Leistungsfähigkeit der Baukombinate ergab sich in erster Linie aus politischen Erwägungen, durch mehr Wohnraum besonders junge Menschen an die Stadt zu binden. Diese Linie wurde besonders durch den Jugendverband gefördert, indem viele junge Menschen zusätzliche Leistungen für den Wohnungsbau vollbrachten. Freiwillige, unbezahlte Einsätze bei Bauvorhaben, Teilnahme an der Aktion »Dächer dicht« und Eigenleistungen beim Aufbau einer Eigenheimsiedlung »X. Weltfestspiele« im Stadtbezirk Süd-Ost sind Zeugnisse für das Mitwirken der Jugend. Damit wurden zeitweise bestimmte Lücken geschlossen, aber das Problem fehlender Baukapazitäten konnte dadurch nicht gelöst werden.

Zwei wesentliche Problemkreise erschwerten die Lösung der Wohnungsfrage und trugen über einen längeren Zeitraum dazu bei, dass das Vertrauen und der Glaube der Bevölkerung an die Lösbarkeit der Aufgabe ständig abnahmen. Die Lösungen und Aussagen der SED wurden immer mehr in Zweifel gezogen, Misstrauen nahm zu und manifestierte sich dann in den Oktober- und Novembertagen 1989 in aller Öffentlichkeit bei den Montagsdemonstrationen, die das Ende der DDR sichtbar einleiteten.

Zum einen wurde die Kritik immer spürbarer, dass die Informationspolitik nicht der Realität in der Stadt entsprach. Die Wahrnehmungen und Empfindungen der Bürger waren anders, als sie durch Partei und Staat gewertet wurden. Die unrealistischen Einschätzungen, auch zu konkreten Fragen des städtischen Bauwesens, lösten Ärger aus. Die Bevölkerung glaubte den öffentlichen Erklärungen nicht mehr und zweifelte schöngefärbte Informationen in den Medien zunehmend an. Mängel bei der Materialbereitstellung auf den Baustellen, fehlender Zement, nicht ausreichende Materialien für die Sanitärtechnik, für Dächer und Ausbauten, für Reparaturen, die die Bevölkerung selbst realisieren wollte, erschwerten das Leben und schufen Misstrauen. Über Jahre hinweg entwickelte sich eine latente Unzufriedenheit, besonders bei den Antragstellern auf eine neue Wohnung oder auf ausreichenden Wohnraum für die Familie, der warm, sicher und trocken war. Aus manchem »Wohnungsantragsteller« wurde so ein »Antragsteller auf Ausreise aus der DDR«. 3000 Anträge auf Ausreise aus der DDR enthielten Hinweise auf die schlechte Wohnungssituation. Je näher der Termin für die offiziell in Aussicht gestellte Lösung der Wohnungsfrage in Leipzig rückte, um so kritischer wurden die Stimmen der Antragsteller und um so mehr nahm das Misstrauen gegenüber öffentli-



chen Aussagen zur angeblich bevorstehenden Lösung der Wohnungsfrage zu. Bei vielen schwand die Hoffnung, von den neu gebauten Wohnungen je eine zu erhalten.

*Zum zweiten.* Altbauwohnungen waren zwar zu einem erheblichen Teil unterbelegt bzw. standen sogar leer. Diese Wohnungen wurden aber von den Antragstellern zunehmend abgelehnt. Zum einen wollten vor allem junge Familien abgeschlossene Wohnbereiche, die von ihnen allein bewohnt werden konnten. Überdimensionierte Wohnungen, besonders in den Altbauvierteln mit Teilhauptmietverhältnissen, wurden nicht angenommen. Zum anderen entsprach der Zustand der Wohnungen nicht mehr den Wünschen. Neben dem vielfach fortgeschrittenen Verschleiß war es der fehlende Komfort, der Altbauwohnungen immer weniger vermietbar machte. Das äußere Bild der Altbaugebiete verschlechterte sich von Jahr zu Jahr, so dass viele Familien diese Wohngebiete für sich als Lebensraum ausschlossen. Nach den vorliegenden Berechnungen hätten in Leipzig in den 80er Jahren 50 000 Wohnungen völlig instandgesetzt und rekonstruiert, d. h. mit modernen sanitären Einrichtungen wie WC, Bad/Dusche und zum Teil mit modernen Heizsystemen ausgestattet werden müssen.

Mit den Erfahrungen bei der Rekonstruktion in der Ostheimstraße wurde 1975 mit der Rekonstruktion eines Wohnkomplexes im Altbaugebiet Leutzsch begonnen. 769 Wohnungen wurden im Jahre 1979 fertiggestellt. Gleichzeitig wurden die Höfe aufgelockert, die Außenanlagen begrünt und mit der Entfernung störender Produktionsstätten begonnen. Diese zahlenmäßige Aussage lässt einen Vergleich zur Größe der Gesamtaufgabe in der Stadt Leipzig zu.

Auch ein weiterer Beschluss des Politbüros des ZK der SED vom März 1988<sup>54</sup> konnte die Situation nicht mehr grundlegend verändern! Zwar wurde für Leipzig festgestellt, dass sich mit den seit 1971 im komplexen Wohnungsbau erreichten Ergebnissen die Wohnbedingungen für rund 300 000 Bürger verbesserten.<sup>55</sup> Aber die Zielstellung für den Zeitraum 1988 bis 1990 entbehrte jeglicher Realität: Sie wurde mit 31 200 Wohnungen festgelegt, davon waren 14 000 neu zu bauen und 17 200 zu modernisieren.<sup>56</sup> Der Anteil des innerstädtischen Wohnungsneubaus sollte von 27 Prozent im Jahre 1988 auf 50 Prozent im Jahre 1990 erhöht werden. Der Beschluss ignorierte die in Leipzig zu diesem Zeitpunkt existierenden Analysen und damit die Meinung derjenigen, die tagtäglich mit Verstand und Sachkenntnis die Lage beurteilen und beherrschen mussten. Feststellungen im November 1988 besagten, dass 1990 noch 35 000 Wohnungen in der Bauzustandsstufe 4 vorhanden sein werden. Die Einschätzung der Stadt wurde seitens des Zentralkomitees der SED nicht zur Kenntnis genommen.<sup>57</sup>

54 Information über die Durchführung des Wohnungsbauprogramms in der Stadt Leipzig und daraus erwachsende Maßnahmen für den Zeitraum 1988 bis 1990. Beschluss des Politbüros des ZK der SED vom 8.3.1988.

55 Ebenda. S. 5.

56 Ebenda. S. 10.

57 Information an das Zentralkomitee der SED vom 10.11.1988. [Privatarchiv H. Sch.]

## 2.5. Ein Resümee

Zur politischen Führung der Bauprozesse in Leipzig gehörte es, anlässlich der Delegiertenkonferenzen der SED zur Wahl der Stadtleitung und ihres Sekretariats Bilanz über Erreichtes zu ziehen und Pläne für Zukünftiges vorzustellen. Stadtplaner und Architekten stellten sich dabei in Ausstellungen der Diskussion. In der Regel folgten danach vielfältige Aussprachen mit den Bürgern der Stadt, unterstützt durch die Medien. Bei noch so kritischer Wertung einzelner Vorgänge, eines kann und muss festgestellt werden: Diese Aktivitäten trugen dazu bei, die Lösung: »Bauen geht alle an« mit Leben zu erfüllen.

Das Gleiche wurde auf Stadtbezirksebene praktiziert. Stadtleitung und Stadtbezirksleitungen organisierten mit den staatlichen Organen die Umsetzung der Beschlüsse in den Kombinat und Betrieben, sicherten die Kontrolle über die Durchführung und eine regelmäßige Information über die Erfüllung der Aufgaben. Entscheidend aber blieb dafür die tägliche, fleißige und selbstlose Arbeit der Mehrheit der Bauleute auf den Baustellen.

Aktivtagungen der SED, der Gewerkschaft und des Jugendverbandes mobilisierten die Bauschaffenden ebenso wie die regelmäßige Teilnahme am Leben der Produktionsbereiche. Politisch und fachlich gut ausgebildete Mitarbeiter in den Abteilungen Wirtschaftspolitik und Bauwesen der Bezirksleitung, der Stadtleitung und der Stadtbezirksleitungen der SED waren um ein vertrauensvolles und sachkundiges Zusammenwirken mit den Mitarbeitern im Bauwesen der Stadt bemüht.<sup>58</sup> Sicher, eines bleibt zu bemerken: Die SED und ihr Apparat griffen dabei auch unmittelbar in die wirtschaftsleitenden Prozesse ein. Wenn auch ideologische Fragen zur Klärung standen, es blieb nicht aus, dass »hineingeredet« und »reglementiert« wurde: eine Arbeitsweise, die so dem Charakter der SED entsprach, aber niemals Aufgabe einer politischen Partei sein sollte. Hieraus ergaben sich die Konflikte im täglichen Zusammenwirken mit den staatlichen Organen und den für die Sache persönlich Verantwortlichen.

Als Zeitzeuge einer mehr als vier Jahrzehnte währenden Entwicklung der Stadt Leipzig im Zeitraum 1945-1990 mit ihren Höhen und Tiefen war es mein Anliegen, besonders die Leistungen derer zu dokumentieren und zu würdigen, die als Bauschaffende unter schwierigen Bedingungen Großes und Anzuerkennendes leisteten.

Bei allem, was kritisch gewertet werden kann, eines ist unumstößlich: Die Leistungen, die in diesem Zeitraum von den Bauschaffenden auf dem Gebiet des Städtebaus und der Architektur, zeitbezogen und gesellschaftlich bedingt, erbracht wurden, lassen sich würdig in die Baugeschichte Leipzigs einordnen. Die, die nach uns kommen werden, haben sie im Einzelnen zu bewerten. Das, was Zeitzeugen zu Ort, Zeit und Bedingungen dieser Leistungen auszusagen haben, wird dafür unerlässlich sein.

Die von der Bevölkerung der Stadt, besonders ihrer Jugend und den Werktätigen der Kombinate und Betriebe erbrachten Eigenleistungen für das Bauen, für schönere und bessere Lebensbedingungen der Bürger, schließe ich dabei ein. Im Verlaufe der Jahrzehnte wurden bedeutende Bauvorhaben in volkswirtschaftlicher Masseninitiative reali-

---

58 Erste Sekretäre der SED-Stadtleitung: 1954-1960 Fritz Baier, 1960-1971 Karl Bauer, 1971-1979 Kurt Knobloch, 1979-1984 Dr. Roland Wötzel, 1984-1989 Joachim Prag, 1989-1990 (SED/PDS) Thomas Bonesky.

Erste Sekretäre der SED-Bezirksleitung: 1952-1970 Paul Fröhlich, 1970-1989 Horst Schumann, 1989-1990 (SED/PDS) Dr. Roland Wötzel.

siert. Sie zeugen von der Liebe und Verbundenheit, von der großen Bereitschaft der Bürger, selbst mit Hand anzulegen, um die Wunden, die der Krieg schlug, zu überwinden und um die Lebensbedingungen zu verbessern. Das war ein besonderes Verdienst der Bewegung der »Nationalen Front der DDR« im Wettbewerb »Schöner unsere Städte und Gemeinden«.

Für mich und viele Bürger, die sich in dieser Stadt entwickelten, hier arbeiteten und lebten, wird all' dies unvergessen bleiben. Die im Anhang beigefügte Übersicht über die Bauvorhaben, die im Zeitraum 1945-1990 entstanden, ist ein beredtes Zeugnis und eine untrügliche Bilanz für das, was der Bauschaffenden Hände im Zusammenwirken mit der Bevölkerung schufen. Die Leistungen der zum Symbol für das Wiedererstehen der Stadt gewordenen Trümmerfrau, der »Aktivisten der ersten Stunde«, der Bauarbeiterinnen und Bauarbeiter, der Ingenieure und Architekten, der Stadtplaner und Denkmalpfleger und aller anderen Beteiligten, werden somit stets von der »Spur der Steine« in dieser Stadt künden, aber auch von den erregenden Prozessen, die zu bestreiten waren, von den Kämpfen einer Zeit, in die wir hineingeboren wurden und die es zu gestalten galt.

Ebenso deutlich muss vermerkt werden: Das politische Ziel, die Wohnungsfrage als soziales Problem zu lösen, wurde trotz aller Anstrengungen nicht erreicht. Die politische Situation, in der sich die Entwicklung der Stadt vollzog, und die nicht ausreichenden wirtschaftlichen Potenzen der DDR waren dafür wesentliche Ursachen. Fehlerhafte Entscheidungen, Fehleinschätzungen und Irrtümer, subjektive Wunschvorstellungen, Missachtung ökonomischer Gesetze und unrealistische Zielstellungen dürfen bei der Analyse nicht übersehen werden. Das erfordert weitere gründliche Analysen, die den Rahmen dieser Zeitzeugenberichte sprengen würden.

Als im Herbst 1989 gefragt wurde: »Ist die Stadt Leipzig noch zu retten?«, kristallisierten sich in dieser Fragestellung die Probleme, die die Leipziger im Zusammenhang mit der weiteren baulichen Gestaltung der Stadt bewegten. Auf viele Fragen gab es keine Antwort, für viele Probleme keine Lösung. Eine Volksbaukonferenz im Januar 1990 nahm zur entstandenen Situation in umfassender Weise Stellung.<sup>59</sup>

In den Montagsdemonstrationen im Herbst 1989 manifestierte sich, dass die Bürger der Stadt dem Wort der SED und der Politik der DDR kein Gehör mehr schenkten, ihr Vertrauen in die politische Führung war nicht mehr vorhanden. Enttäuschung, Verbitterung und Zweifel bestimmten das Stimmungsbild der Menschen.

Als die Stadtverordnetenversammlung in den Oktobertagen offen zu diesen die Stadt belastenden Fragen Stellung nahm, nachdem die öffentlichen Foren im Gewandhaus und an anderen Orten der Stadt geführt wurden und die Kritiken immer lauter wurden, als die Massen auf dem Ring demonstrierten und ihre Forderungen immer massiver erhoben, schaute die Zentrale auf diese Stadt und bekundete, nun helfen zu wollen.

Eine im November eingesetzte Regierungskommission unter Leitung des Bauministers der DDR, *Wolfgang Junker*<sup>60</sup>, konnte auch keine Rettung mehr bringen. Zu spät! Die Probleme, die die Entwicklung der Stadt betrafen, waren seit Jahren bekannt, sie wurden

59 Siehe: Volksbaukonferenz der Stadt Leipzig Januar 1990. Diverse Beiträge in: Leipziger Volkszeitung vom 5.1.1990 und Folgetage. – Vergleiche auch Thomas Topfstedt. Vom Bauen – ein Rückblick auf die Jahre 1945 bis 1989. In: Leipziger Blätter. Heft 26. Frühjahr 1995. S. 28–32.

60 Siehe: Regierungskommission unter Leitung Junkers. In: Leipziger Volkszeitung vom 2.11.1989. S. 1.

auf zentraler Ebene nicht mit der erforderlichen Konsequenz zur Kenntnis genommen, entsprechende Maßnahmen blieben aus. So wurde die Chance, die Wohnungsfrage als soziales Problem für die Bürger der Stadt Leipzig zu lösen, vertan, blieb die Erhaltung der wertvollen Bausubstanz der Stadt eine ungelöste Aufgabe und auch die Gestaltung des Stadtzentrums erreichte nicht den gewünschten Stand.

Festgeschrieben ist die Bilanz des Geleisteten, festgeschrieben sind aber auch die ungelösten Probleme.

### 3. Territorialplanung – Aufgaben, Erreichtes und Probleme

*Karl-Heinz Blaurock*

#### 3.1. Die Anfangsjahre der Planwirtschaft in Leipzig: 1945-1960

Die gesellschaftspolitischen Voraussetzungen für den Beginn der Planwirtschaft bestanden nach dem Einzug der Sowjetarmee im Juli 1945 in Leipzig im wesentlichen in der Schaffung demokratischer Selbstverwaltungsorgane mit dem Beschluss des Rates der Stadt vom 10. August 1945, der Vereinigung der Leipziger Parteien SPD und KPD zur Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) am 22. Juni 1946 sowie im Volksentscheid in Sachsen vom 30. Juli 1946 zur Überführung der Betriebe von Kriegsverbrechern und Naziaktivisten in Volkseigentum.

##### *Die Anfänge der Planung*

Nachdem Industrieverwaltungen in den Ländern und Provinzen der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) gebildet und ihnen die volkseigenen Betriebe, ausgenommen die kommunalen Wirtschaftsunternehmen, unterstellt waren, begann die Planung in Leipzig. Bereits am 13. Oktober 1946 wurde unter der Leitung von Bürgermeister *Helmut Holtz-hauer* beim Rat der Stadt ein Amt für Wirtschaft gebildet. Seine Planabteilung hatte die Aufgabe, Initiativen zur Entwicklung bestimmter Industriezweige zu ergreifen oder neue Industrien zu schaffen. Gestützt auf die Kohlevorkommen im Leipziger Raum sollte vor allem die chemische Industrie ausgebaut werden. 1950 betrug der Anteil der Produktion der volkseigenen Betriebe (VEB) der Stadt zwei Drittel, in den entscheidenden Wirtschaftszweigen über 90 Prozent. Damit wurde der volkseigene Sektor zur materiellen Basis der antifaschistisch-demokratischen Ordnung und der Planung.

Das Amt für Wirtschaft begann seine operativ-planerische Tätigkeit mit der Verteilung von Rohstoffen an die Großverbraucher. 1947 erfolgte lediglich die Registrierung und Bestätigung der von den Firmen beabsichtigten Produktion. 1948 wurden bereits nach einer groben Ermittlung des Bedarfs Planaufgaben an die Betriebe erteilt. Während in diesem Rahmen 1948 eine Jahresproduktion von 531 Mio. Mark erzielt wurde, konnte 1949 über 680 Mio. Mark berichtet werden.<sup>1</sup>

1948 gab es schon einen Kreisplan in Form eines Halbjahrplanes. Ihm folgte der Zweijahrplan 1949/50. In wichtigen Betrieben existierten damals betriebliche Plankommissionen. Auf einer Arbeitskonferenz dieser Kommissionen am 8. August 1948 im

---

1 Arbeitsmaterial der Konferenz der Plankommissionen der Betriebe vom 8.8.1948. [Privatarchiv Kh. B.]

Weißen Saal des Zoos forderte der Beauftragte der Deutschen Wirtschaftskommission in Anwesenheit von Bürgermeister *Fritz Austel*, innerhalb dieser zwei Jahre das Niveau der Industrieproduktion mit 82 Prozent gegenüber dem Vorkriegsniveau von 1936 zu erreichen, die Arbeitsproduktivität um 30 Prozent zu steigern, die Selbstkosten um sieben Prozent zu senken und die Lohnsumme um 15 Prozent zu erhöhen. Die Konferenz rief zur Bildung von Planungsausschüssen in den Betrieben auf. Die Mitglieder dieser Ausschüsse sollten sich aus Angehörigen der Betriebsleitungen und Betriebsräte, vor allem aber aus Arbeitern der jeweiligen Betriebe zusammensetzen. Ihre Hauptfunktionen bestanden in der Ausarbeitung von Produktionsplänen, der Einführung von Leistungslöhnen und der Organisierung des innerbetrieblichen Wettbewerbs. Auf dieser Konferenz wurde die Bedeutung des Planes mit folgenden Worten betont: »Der Plan ist die praktische, lebendige Tätigkeit von Millionen Werktätigen, ihre Lebenserfahrung und ihr Wille zur Leistung. Der Plan wird uns einmal so erfüllen, dass er der Inhalt unseres Lebens sein wird. Der Plan setzt sich zusammen aus der Idee, dem Konzept der Entwicklung, der Durchführung und seiner Erfüllung.«<sup>2</sup>

Das waren Schritte in völligem Neuland, mit neuen Verwaltungsstrukturen, mit Menschen, die sich Etappe für Etappe in die Welt der Planung voran tasten mussten. Von Anfang an verwirklichte die SED ihre führende Rolle. So erläuterte *Walter Ulbricht* am 21. Juni 1948 bei der Annahme des Zweijahrplanes durch die Deutsche Wirtschaftskommission den von der SED vorgelegten Plan mit seinen Schwerpunkten der Entwicklung der Grundstoffindustrie, der Förderung der Kohle-, der Energie-, der Metallurgie- sowie der Kunstfaser- und Textilindustrie.

Beim Aufbau einer Friedenswirtschaft, insbesondere bei der Wiederherstellung der Industrie sowie der technischen und sozialen Infrastruktur begann sich nach Gründung der DDR bereits das industrielle Ballungsgebiet Halle-Leipzig mit dem Ballungskern Stadt Leipzig und vor allem seines südlichen Umlandes zu entwickeln. Der erste Fünfjahrplan 1951-55 war auf die Wirtschaftsentwicklung durch Erweiterung und Umprofilierung bestehender Betriebe unter Inanspruchnahme regionaler Ressourcen gerichtet. So stand bis Mitte der 50er Jahre die extensive Entwicklung an vorhandenen Standorten im Vordergrund.<sup>3</sup> Das betraf vor allem folgende Zweige der Industrie: Werkzeugmaschinen; Bergbaumaschinen; pharmazeutische Industrie; polygraphischer Maschinenbau; luft- und kältetechnische Anlagen; Plastikindustrie.

In den Jahren 1951-1955 wandelte sich die industrielle Struktur von der Leichtindustrie zur Schwerindustrie. Vorrangig wurden die Braunkohle- und Energiewirtschaft, die chemische Industrie, die Metallurgie und der Maschinenbau entwickelt. Während diese Weichenstellung für die Volkswirtschaft entscheidende Bedeutung besaß, hatte sie vor allem für den Leipziger Raum einschließlich der Stadt zum Teil verheerende Auswirkungen. Die Tagebaue der Braunkohle im Süden (im Kreis Borna) und später auch im Norden (im Kreis Delitzsch) sowie die chemische Industrie belasteten die Umwelt stark.

Weitere Planungsgrundlagen ergaben sich aus dem 1957 beschlossenen Kohle- und Energieprogramm und dem darauf 1958 folgenden Chemieprogramm. Daraus entwickelten sich ständig höhere Anforderungen der Industrie an die Bauwirtschaft.

2 Ebenda.

3 Siehe Gerhard Kehler: Industriestandort Ostdeutschland. Berlin 2000. S. 57f.

### *Persönliche Erinnerungen*

An dieser Stelle sei gestattet, meine persönlichen Erlebnisse von den Anfängen der Planung beim Rat der Stadt Leipzig nach Gründung der DDR zu schildern. Nachdem ich seit 1947 reichlich zwei Jahre beim Personalamt des Rates der Stadt gearbeitet hatte, bewarb ich mich beim Amt für Planung, Materialversorgung und Statistik. Es befand sich damals in einem Gebäude am Dittrich-Ring.

Dies war der eigentliche Beginn meiner Jahrzehnte andauernden Tätigkeit im Staatsapparat, die sich über alle Planungsstadien erstreckte: vom Halbjahresplan über den Zweijahresplan bis zu den alljährlichen Volkswirtschaftsplänen, den Fünfjahrplänen und schließlich der langfristig-konzeptionellen Arbeit, die in der Regel einen Zeitraum von fünfzehn Jahren umfasste. Im Laufe dieser Arbeit lernte ich alle staatlichen Leitungsebenen kennen: Stadt, Bezirk, Land und die zentrale Ebene. Als einfacher Mitarbeiter erhielt ich zunächst 270,- Mark nach Vergütungsgruppe VIII. Weitere Vergütungsgruppen folgten mit VII = 310,- Mark, VI = 350,-, V = 420,-, IV = 460,-, III = 530,-, II = 600,-, I = 700,-, IB = 780,- und schließlich IA = 850,- Mark. Diese erreichte ich jedoch erst 1952 bei der Landesregierung Sachsen.

Als junger Mensch hatte ich zunächst kaum einen politischen Überblick. Der Oberbürgermeister *Erich Zeigner* und sein Erster Stellvertreter *Fritz Austel* kamen aus SPD und KPD und gehörten seit dem 21. April 1946 der SED an. Als weitere Stellvertreter fungierten *Manfred Gerlach* von der Liberaldemokratischen Partei Deutschlands (LDPD) und *Josef Hodes* von der Christlich Demokratischen Union (CDU). Sie hatten das Finanzressort und den Bereich Gesundheits- und Sozialwesen inne. *Gerlach* war damals erst 22 Jahre alt. Mein erster Amtsleiter für Planung, *Herbert Günter*, war ebenfalls Mitglied der SED.

Der Plan sollte in der DDR Hauptinstrument zur Entwicklung der Volkswirtschaft werden. Manchmal wurde er sogar etwas hochgestochen als zweites Parteiprogramm bezeichnet. Weit entfernt von diesen anspruchsvollen Inhalten begann ich meine Tätigkeit in der Planung. Sie dauerte über vierzig Jahre und umfasste praktisch mein gesamtes Arbeitsleben. Zunächst sollte ich jedoch einen Planungsbereich »Soziale Infrastruktur« aufbauen. Er betraf die Wohnstätten, Alters- und Pflegeheime, das Gesundheits-, Jugend- und Erholungswesen, die Volksbildung und Kultur. Beim Rat der Stadt waren für die Einrichtungen verschiedene Fachorgane verantwortlich, zum Beispiel die Ämter für Gesundheitswesen, Sozialwesen, Kultur und Jugendfragen. Als erstes stellte ich mich bei den einzelnen Amtsleitern vor und erläuterte ihnen meine Auffassung über eine zukünftige Planung. Dem Gesundheitswesen standen *Karl Gelbke* und in der Folge *Kurt Steude* und *Wolfgang Oerter* vor. Das Kulturamt wurde von *Rudolf Hartig*, das Sozialamt von *Werner Edelmann* und *Marthel Fiege* geleitet. Der Dezernent für Volksbildung hieß *Johannes Lang*. Auf ihrem Gebiet waren es alles erfahrene Leute – allerdings mit sehr unterschiedlichen Charakteren. Meine Darlegungen lösten nicht überall Begeisterung aus. Besonders die Vertreter der bürgerlichen Parteien setzten den ersten Planungsabsichten Widerstand entgegen. So erhielt zum Beispiel die Beschlussvorlage zur Ausarbeitung eines Zweijahresplanes in der Stadtverordnetenversammlung keine Stimmenmehrheit. Mir ist auch in Erinnerung, dass *Karl Gelbke* mich in meinen Bemühungen stark unterstützte. Als Arzt, aktiver Antifaschist und Kommunist behandelte er während der Nazizeit viele Arbeiter und Verfolgte, darunter auch Juden, unentgeltlich. Als er dann im Land



Sachsen Stellvertreter des Ministers für Gesundheitswesen wurde und ich 1952 zur Hauptabteilung Wirtschaftsplanung kam, war er mir väterlicher Freund und Vorbild.

Zunächst erfasste ich nunmehr in der Stadt Leipzig alle vorhandenen Bauwerke und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, bereitete sie kartografisch auf und ermittelte grob ihren Bauzustand. Auf dieser Grundlage entwickelte ich Nomenklaturen und Kennziffern, zum Beispiel die Anzahl der Krankenhausbetten je 1000 Einwohner, die Anzahl der Feierabendplätze je 1000 Einwohner u. a. Aus diesen Daten entstanden schließlich Verteilungskonzeptionen für Investitionen und Generalreparaturen als Auflagen für die einzelnen Dienststellen. Allmählich gewann ich durch meine Arbeit deren Vertrauen. Es war meine erste selbständige Tätigkeit und sie bereitete mir viel Freude. Die Vertreter der sechs kreisfreien Städte Sachsens – Leipzig, Dresden, Chemnitz, Görlitz, Zwickau und Plauen – trafen sich quartalsweise in einer dieser Städte zum Erfahrungsaustausch auf dem Gebiet der Planungsarbeit. Hier stellte ich meine Nomenklaturen vor und nach Überarbeitung wurden sie von der Landesregierung verbindlich eingeführt.

Weiterhin bekamen wir als Amt für Planung den Auftrag, erste Entwicklungstendenzen für einen zukünftigen Perspektivplan zu konzipieren. Vorrangig sollte er Steigerungssätze pro Jahr für die einzelnen Industriezweige Leipzigs enthalten. Wir schwitzten Blut und Wasser, zumal unser damaliger Amtsleiter *Artur Puff* ein herzenguter Mensch, aber ein übervorsichtiger Buchhalter war. Er konnte zwar nach Monaten und Quartalen planen, auf Jahre voraus zu denken, überstieg jedoch sein Vorstellungsvermögen. In einer letzten Nacharbeit stellten wir schließlich unsere Erkenntnisse zu einem Dokument zusammen. Am nächsten Morgen sollten wir dieses schon bei der Landesregierung Sachsen vor dem Leiter der Hauptabteilung Wirtschaftsplanung *Kurt Gregor* verteidigen. Er war der einzige unter den Anwesenden, der von der praktischen Planungsarbeit etwas verstand. *Gregor* hatte als deutscher Emigrant während des Großen Vaterländischen Krieges in der Sowjetunion ein großes Kombinat geleitet. Wir hatten erheblichen Respekt vor ihm. Die Planungsvertreter aller kreisfreien Städte Sachsens waren in seinem Arbeitszimmer versammelt. Nachdem Leipzig und Dresden ihre Vorschläge erfolgreich verteidigt hatten, wurde Chemnitz kritisiert. Uns fiel ein Stein vom Herzen.

Zuvor, am 17. Juli 1949, hatten die Stadtverordneten auf Antrag der SED bereits den Auftrag an den Rat der Stadt beschlossen, einen Zusatzplan zu erarbeiten. Er sollte als Ortsplan weitere örtliche Möglichkeiten erschließen, nachdem der Zweijahrplan für 1949/50 bereits wesentliche Ziele vorgegeben hatte. In ihn wurden freiwillige Leistungen der Bevölkerung aufgenommen, die zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen beitrugen. Der Plan wurde durch alle Fachorgane erarbeitet, gedruckt und an die Bevölkerung, die Betriebe und Einrichtungen verteilt sowie schließlich öffentlich in Einwohnerversammlungen »abgerechnet«.

### *Die Zweigplanung*

Die Arbeit unseres Amtes bestand im weitesten Sinne in der Planung aller volkswirtschaftlichen Bereiche für das Leipziger Territorium im engen Zusammenwirken mit den Fachorganen, besonders der Abteilung Finanzen, die den Haushaltsplan der Stadt zu vertreten hatte. Ausarbeitung, Durchführung, Kontrolle und Abrechnung des Planes wiederholten sich jährlich. Da gab es zwischen Republik, Bezirk und Stadt in der Methode und im zeitlichen Rhythmus nur wenig Unterschiede.

Im Groben gesehen bestand der Volkswirtschaftsplan aus den Abschnitten Produktion der Industrie, des Bauwesens und der Landwirtschaft, des Verkehrs- und Straßenwesens, Versorgungs- und Dienstleistungen, Wohnungsbau, Gesundheits- und Sozialwesen, geistig-kulturelles Leben (Kultur, Volksbildung, Jugend und Sport).

Für jeden dieser Bereiche wurden festgelegt:

- *Leistungskennziffern*, zum Beispiel Industrie- und Bauproduktion (absolut und in jährlichen Steigerungssätzen), landwirtschaftliche Produktion, unterteilt nach pflanzlichem und tierischem Aufkommen (zum Beispiel: Getreide, Hackfrüchte, Fleisch usw.), Verkehrsaufkommen insgesamt (gefahrene Kilometer nach Straße und Schiene), Anzahl an Neubauschulen, Kindereinrichtungen, Wohnungen, Wäschereileistungen für die Bevölkerung, Neubau von Krankenhäusern, Polikliniken, Ambulatorien und Feierabendheimen;
- *Normative*, zum Beispiel: Hektarerträge bei Getreide und Kartoffeln, Milchleistung je Kuh im Durchschnitt, Anzahl der Betten in Krankenhäusern je 1000 Einwohner, Buchbestände in öffentlichen Bibliotheken je 1000 Einwohner usw.;
- *Investitionen* für die einzelnen Bereiche;
- *Arbeitskräfte*: Anzahl je Bereich nach Qualifikation.

Die dargestellten Nomenklaturen sollen lediglich Inhalt und Methode der Planung an einigen Beispielen verdeutlichen. Ihr Gesamtumfang war wesentlich größer.

Die Finanzierung des gesamten Volkswirtschaftsplanes erfolgte über den Haushaltplan. So wurden mit dem Plan finanzielle, materielle und inhaltliche Grenzen gesetzt, die zeitlich in Jahres- und Fünfjahrplänen ihren Ausdruck fanden.

Die geschilderte Planung galt in vollem Umfange zunächst nur für die volkseigene Industrie. In den Anfangsjahren der Planung gab es für die Privatindustrie und das Handwerk wesentlich weniger Vorgaben. Da diese nicht den staatlichen Organen unterstanden, erhielten sie lediglich von der Industrie- und Handelskammer (IHK) und der Handwerkskammer (HWK) Produktionsbescheide. Diese wurden vorher von den staatlichen Planungsorganen mit der IHK und der HWK in ihrem Gesamtumfang abgestimmt. Den Inhalt ihrer Produktion orientierten diese Betriebe noch weitestgehend am Markt und am Bedarf der Bevölkerung an Konsumgütern. Dazu kamen wachsende Zulieferleistungen an die volkseigene Industrie. Die Produktion der privaten Betriebe wurde vor allem durch die staatlichen Materialkontingente und die staatliche Genehmigung der Arbeitskräfteanzahl begrenzt sowie durch das von ihnen zu erbringende Steueraufkommen bestimmt.

Erst mit der Bildung von Produktionsgenossenschaften des Handwerks (PGH) Anfang der 60er Jahre und der Überführung der Privatbetriebe über die staatliche Beteiligung in Volkseigentum änderte sich die Sachlage. Nunmehr wurden sie in den Planungsprozess eingebunden und erhielten strikt einzuhaltende staatliche Planaufgaben. Übrigens erwies sich die allmähliche Überführung der Privatindustrie 1959/60 und ihr Übergang 1972 in das Staatseigentum als grober politischer und ökonomischer Fehler.

Gesellschaftspolitisch war die Staatsmacht für alles verantwortlich, was sich auf ihrem Territorium abspielte. Planmethodisch aber wurden Institutionen, die von zentraler Bedeutung waren, im Volkswirtschaftsplan der DDR erfasst. Das betraf die großen, zentralgeleiteten Betriebe, Universitäten, die Autobahn und die Reichsbahn oder, wie in Leipzig, die Messe und die Deutsche Bücherei, um nur einige Beispiele zu nennen.

Mitte 1952 wurden die Landesregierungen aufgelöst und die Räte der Bezirke gebildet. Dadurch sollte auch eine größere Nähe des Staatsapparates zur Basis erreicht wer-

den. Gleichzeitig beendete in der Stadt das Amt für Planung, Materialversorgung und Statistik seine Tätigkeit. Die Stadtplankommission wurde gebildet und mit der Kreisstelle für Statistik ein unabhängiges Organ für die Kontrolle der Planerfüllung geschaffen.

Die jährliche Planungsarbeit der Stadtplankommission begann mit der Erarbeitung von Planangeboten für das jeweils nächste Jahr und ihrer Einreichung an die Bezirksplankommission beim Rat des Bezirkes. Diese stimmte sie mit der Staatlichen Plankommission der DDR ab und übermittelte im Rücklauf Kennziffern als Staatliche Planaufgaben an die Stadtplankommission. Auf dieser Grundlage erarbeiteten wir die Planvorschläge. Diese wurden wiederum eingereicht und kamen mit entsprechenden Korrekturen nach oben oder unten als Staatliche Auflagen zurück. Diese waren absolut verbindlich. Der gesamte Prozess begann und endete in den Räten der Stadtbezirke beziehungsweise in den Betrieben und Einrichtungen. Normalerweise lag jedem Betrieb und jeder Einrichtung Anfang Januar der verbindliche Plan für das laufende Jahr vor.

Einheitlich am Planungsprozess war auch, dass die Abgeordneten der Volkskammer, des Bezirkstages und der Stadtverordnetenversammlung für ihre Leitungsebenen den Plan diskutierten und beschlossen. Die führende Rolle der SED kam unter anderem darin zum Ausdruck, dass der Volkswirtschaftsplan und das Begründungsreferat zuvor in den Parteigremien beraten und gewünschte Änderungen eingearbeitet wurden. Auch aus diesem Grunde war der Vorsitzende der Stadtplankommission neben dem Oberbürgermeister zugleich Mitglied des Büros bzw. des Sekretariats der Stadtleitung der SED.

Die Blockparteien hatten in der Stadtverordnetenversammlung Sitz und Stimme, ebenso wie die Massenorganisationen, darunter der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund (FDGB). Dieser konnte eine schriftliche Stellungnahme zum Plan abgeben, die dann der Vorsitzende des Stadtvorstandes in der Stadtverordnetenversammlung begründete. Meist wurden daraufhin kleinere Korrekturen, vor allem auf dem Gebiete der Arbeits- und Lebensbedingungen, vorgenommen. Die Beschlüsse wurden in der Regel einstimmig verabschiedet. Die gesamte Vielfalt der oft widersprüchlichen Entwicklung Leipzigs, die sich auch in den Plänen mehr oder weniger widerspiegelte, wurde in der Stadtverordnetenversammlung zwar meist gründlich erörtert, jedoch wurden die kritischen Auseinandersetzungen durch die Praxis der 100-prozentigen Zustimmung wieder aufgehoben. Damit gab es auch keine Signalwirkungen an übergeordnete Instanzen.

### *Die Territorialplanung*

Die Planung nach Zweigen und Bereichen war die eine Seite der Volkswirtschaftsplanung, andererseits war für deren Realitätsnähe die Territorialplanung unerlässlich. Die Territorialstruktur entwickelte sich im Rahmen des gesellschaftlichen Systems und seiner Wirtschaftsordnung. Die Verwirklichung der Planziele der Betriebe vollzog sich nicht im luftleeren Raum, sondern standortgebunden in einem konkreten Territorium. Aufgabe der Territorialplanung war es, Standortvorteile heraus zu arbeiten und deren Entwicklung positiv zu gestalten, so dass Anreize zur Neuansiedlung von Produktion und günstige Umlandbedingungen für die Betriebe entstanden. So nutzte die Stadt Leipzig vorhandene Standortvorteile zur Ansiedlung neuer Produktions-, Versorgungs- und Betreuungseinrichtungen.

Diese bestanden für Leipzig als zweitgrößter Stadt der DDR vor allem aus: - Konzentration wichtiger Industriezweige, - Sitz einer Universität und von Instituten der Akade-

mie der Wissenschaften, - günstige Verkehrsverbindungen wie Eisenbahn, Flughafen und kurze Wege durch eine dichte Bebauung, - hoher Bildungsgrad der Beschäftigten, - Sitz von Hochschulen der Musik und des Theaters sowie von Einrichtungen der Hochkultur wie Gewandhaus, Städtische Theater, Deutsche Bücherei und Thomanerchor, - internationale Frühjahrs- und Herbstmesse der DDR als Verbindung zwischen West und Ost, - vielseitige Vergnügungsstätten und Naherholungsmöglichkeiten.

Die Territorialplanung umfasste die wichtigen Bilanzen für Ressourcen, die im Rahmen des Territoriums optimal zu nutzen waren. Bilanzen waren erforderlich, um das jeweilige Aufkommen im Territorium dem Bedarf der Volkswirtschaft gegenüberzustellen und daraus Verteilerkonzeptionen abzuleiten. Ich möchte das am Beispiel der Bevölkerungs- und Arbeitskräftebilanz sowie der Materialbilanzen in der Stadt Leipzig darstellen.<sup>4</sup> Außerdem werde ich im Rahmen der Territorialplanung besonders auf das Standortgenehmigungsverfahren und die sich daraus ableitenden Gutachten der verschiedenen Institutionen näher eingehen.

### *Zur Bevölkerungs- und Arbeitskräftebilanz*

Sie stellte eine der wichtigsten standortgebundenen Bilanzen dar, weil sich aus ihr vor allem die verfügbaren bzw. zu entwickelnden Arbeitskräfteressourcen ableiten ließen. Interessant waren dabei besonders die im arbeitsfähigen Alter stehenden Personen und die tatsächlich Arbeitenden.

So betrug zum Beispiel die

Anzahl der Einwohner <sup>5</sup>	1945:	584 600	(233 600 männl., 351 000 weibl.),
	1960:	589 600	(254 800 männl., 334 800 weibl.);

Anzahl der Personen im arbeitsfähigen Alter:

	1945-1960	im Durchschnitt 352 000/Jahr,
Anzahl der Berufstätigen 1945-1960		im Durchschnitt 310 000/Jahr.

Bemerkenswert waren die hohe Zahl der Berufstätigen im Vergleich zu den Personen im arbeitsfähigen Alter und der hohe Anteil von Frauen.

Die Aufgabe der örtlichen Planungsorgane bestand darin, den Bedarf der einzelnen Zweige der Volkswirtschaft nach den im Territorium vorhandenen Schwerpunkten zu regulieren. Hierzu fanden beim Vorsitzenden der Plankommission jährlich Planverteidigungen statt. Die Leiter von Kombinat und Betrieben hatten vorab ihre Planprojekte einzureichen. Auf der Grundlage der städtischen Gesamtbilanz über das verfügbare gesellschaftliche Arbeitsvermögen wurden verbindliche Zahlen festgeschrieben. Das Gleiche geschah mit den einzelnen Fachorganen des Rates, die das Arbeitskräftevolumen ihres Bereiches auf ihre nachgeordneten Einrichtungen aufzuschlüsseln hatten.

Die Arbeitskräftelage in der Stadt war zum Teil so angespannt, dass es im Rat oft zu heißen Diskussionen kam. Ich erinnere mich u. a., dass das Friseurhandwerk in einem Jahr 50 Stellen für auszubildende Lehrlinge mehr anforderte als die Bilanz hergab. Es bereitete schon erhebliche Schwierigkeiten, 10 bis 20 Stellen für eine eigene Reparaturbrigade des Leipziger Zoos bereit zu stellen. Die Deutsche Bücherei beantragte dringend zwölf weitere Stellen zur Ausbildung von Büchereilehrlingen u. ä. Aus heutiger Sicht

4 Die Baubilanz wurde erst in den 60er Jahren als Instrument voll ausgestaltet (siehe Abschnitt 3.2.).

5 Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 30f.

– bei bis zu 20 Prozent Arbeitslosen in den neuen Bundesländern – mutet dieser Zustand geradezu grotesk an.

In anderen Größenordnungen gedacht, spielte es z. B. schon eine erhebliche Rolle für den Industriestandort Leipzig-Plagwitz, dass in seiner Nähe zukünftig ca. 30 000 Wohnungen errichtet werden sollten, da in Plagwitz allein 20 000 Arbeitskräfte beschäftigt waren. Bei Standortverfahren für Neubauten von Betrieben und Einrichtungen wurde die örtliche Arbeitskräftelage sehr wohl berücksichtigt.

### *Zu den Materialbilanzen*

Für den kontinuierlichen Produktionsablauf in den Betrieben und auf den Baustellen war die Bilanzierung der geplanten Produktion mit dem dafür benötigten Material ausschlaggebend. Da in der DDR praktisch ohne Reserven gearbeitet wurde, kam es bei fehlendem Material immer wieder zu Produktionsrückständen bzw. auf der anderen Seite bei günstigem Materialfluss zu erheblichen Überstunden, aber auch zur überdimensionalen Bestandhaltung (»Materialhortung«). Zum Beispiel wurde das für die Baureparaturen an Wohngebäuden in der Materialbilanz ausgewiesene Material des öfteren nur zu 60-80 Prozent ausgeliefert. Aus dieser Erfahrung heraus forderten die Betriebe in der Bilanz des nächsten Jahres mehr Material an als tatsächlich benötigt wurde. So entstand ein fehlerhafter Kreislauf zum Schaden der Stadt.

Bereits in den ersten Jahren nach 1945 wirkten Leipziger Spezialbetriebe an der Schaffung und Erweiterung der Kapazitäten der Grundstoffindustrie, vor allem in der Kohleindustrie, der chemischen Industrie und für die metallurgische Basis im Umland Leipzigs und in anderen Territorien tatkräftig mit. Als Beispiele seien das Braunkohlenbenzinwerk Böhlen, die Glashütte Torgau und das Dachpappenwerk Schkeuditz genannt.<sup>6</sup> In Leipzig selbst halfen die Bauarbeiter, die Produktionskapazitäten der sowjetischen Aktiengesellschaften des Schwermaschinen- und Fahrzeugbaues zu vergrößern, u. a. im Maschinenbaubetrieb Bleichert.<sup>7</sup> Umfangreiche Bauarbeiten wurden zum Aufschluss neuer Tagebaue im Leipziger Südraum geleistet.

Auf den zweimal jährlich in Leipzig durchgeführten internationalen Messen stellten Unternehmen und Länder aus aller Welt ihre Erzeugnisse aus. Auf dem Gelände der technischen Messe erfolgten bis 1960 der Neubau der Messehallen 5, 19, 20, 4 und 8 sowie der Umbau der Halle 12 zur Halle der UdSSR. Außerdem wurden jährlich 8-10 Mio. Mark Baureparaturkapazität aus dem städtischen Fonds für die Messe bereitgestellt.

Die bezirksgeleitete Industrie, die vor allem Konsumgüter herstellte oder Lebensmittel produzierte, erhielt dagegen jährlich ein sehr geringes Kontingent aus dem Baureparaturfonds der Stadt.

### *Zur Standortpolitik*

Vom III. Parteitag der SED wurde der Fünfjahrplan 1951–55 und vom IV. Parteitag der Fünfjahrplan 1956-60 zur Beschlussfassung an die Volkskammer der DDR verabschiedet. Diese Pläne sollten zur Schaffung der Grundlagen des Sozialismus dienen. An ihrer

6 Willi Pieper: Zur Geschichte des Bauwesens der DDR. Band 2. 1945 bis 1949. Berlin 1989. S. 28/29.

7 Ebenda. S. 93.

Ausarbeitung und Verwirklichung wurde in der Stadt Leipzig in der bereits beschriebenen Weise aktiv mitgearbeitet. Die Verbindung zwischen den Volkswirtschaftsplänen und dem Territorium wurde auch durch die Territorialplanung hergestellt. Deshalb war es erforderlich, ständig die Einheit von Zweig- und Territorialplanung (auch Gebietsplanung genannt) zu gewährleisten. So entstand bereits in diesen Jahren die Planung der Territorialstruktur. Sie bestand aus folgenden Elementen:

- Produktionsstruktur,
- Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur,
- Ressourcenstruktur,
- Infrastruktur,
- Siedlungsstruktur.

Diese Elemente waren eng miteinander verflochten und in ihren Funktionen voneinander abhängig.

In den ersten Jahren ging es bei der Gestaltung der Produktionsstruktur um den Ausbau vorhandener und durch den Krieg teilzerstörter Produktionsanlagen. In einzelnen Fällen waren neue Bauwerke zu errichten. Die Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur war allmählich dem Bedarf der Wirtschaft und aller anderen Bereiche anzupassen.

Die Entwicklung der Ressourcenstruktur erforderte vorerst, im Territorium vorhandene Rohstoffe (Sande, Kiese, Tone und Braunkohle usw.) zu erschließen sowie Stahl- und Eisenschrott und Buntmetalle aus zerstörten Betrieben und Wohngebäuden wiederzugewinnen.

Schließlich musste an die Rekonstruktion vorhandener und erste Neubauten von Schulen, Kindertagesstätten sowie von Einrichtungen für Kultur, Handel und Gesundheit herangegangen werden. Das betraf auch die Netze der Wasser-, Gas- und Stromversorgung und die Straßen. Bei der Gestaltung der Siedlungsstruktur wurde mit dem Wohnungsbau zur Lückenschließung und ersten bescheidenen Neubauten angefangen.

Hier seien einige wenige Beispiele aus den Jahren des Wiederaufbaus und der Neugestaltung in Leipzig genannt:

- Neubau der Wertpapierdruckerei in der Nürnberger Straße;
- Neubau des VEB Mikrosa in Leipzig-Plagwitz;
- Neubau des Bürohochhauses des VEB Verlade- und Transportanlagenbaues;
- Wohnkomplex Hermann-Duncker-Straße;
- Wohnkomplex und Lückenschließung Innere Südvorstadt;
- Wohnneubauten Friedrich-Ludwig-Jahn-Allee, Windmühlenstraße Südseite und Roßplatz;
- Ausbau von Polikliniken sowie der Neubau der Polikliniken West und Großzschocher,
- Erweiterung der Kinderklinik Oststraße;
- Gaststätte Falstaff und Ladenzone am Georgiring;
- Ausbau des Kulturparks Clara-Zetkin mit Dahlienterrasse;
- Wiederaufbau des Grassimuseums;
- Ausbau des Georgirings und des Ostkreuzes am Hauptbahnhof.

Alle diese Maßnahmen bedurften vorher der Standortbestimmung und ihrer territorialen und städtebaulichen Einordnung. Diese Aufgabe oblag vor allem der Stadtplanungskommission im engen Zusammenwirken mit dem Büro des Chefarchitekten. Dazu hatten Betriebe und Einrichtungen, die im Rahmen ihres Planes bauen wollten, zunächst Stand-



ortanträge an die Stadtplankommission zu stellen. Im Rahmen von Standortberatungen wurde ihre Realisierbarkeit geprüft und bei Eignung eine schriftliche Standortgenehmigung erteilt. Dazu war der Antragsteller verpflichtet, ca. 30 Gutachten und Stellungnahmen von den zuständigen Dienststellen einzuholen. Das betraf vor allem die Versorgungsbetriebe für Strom, Gas und Wasser, die Hygieneinspektion, den Kraftverkehr und die Reichsbahn, das Amt für Arbeit, die Abteilung Umweltschutz und die Interflug (wegen der Schornsteinhöhe). Die Bezirksplankommission war dabei für Objekte mit einem Bauanteil von mehr als fünf Millionen Mark verantwortlich.

Die schnelle Zunahme der Aufgaben und ihrer Vielfalt erforderte sehr bald eine höhere Qualität der Arbeit. Diesem Anspruch wurde 1957 mit dem Gesetz über die Erhöhung der Rechte und Pflichten der örtlichen Organe der Staatsmacht Rechnung getragen. So wurden bei den Räten der Bezirke Wirtschaftsräte gebildet. Ihnen wurden die Bezirksplankommission und die Abteilung Industrie sowie ehrenamtliche Mitglieder zugeordnet. Die Ministerien delegierten staatliche Leiter zur Unterstützung des Bezirkes Leipzig. Der Vorsitzende der Bezirksplankommission wurde als Stellvertreter des Leipziger Oberbürgermeisters und Vorsitzender der Stadtplankommission berufen. Ihm wurde neben der Planung ebenfalls die Abteilung Örtliche Industrie unterstellt.

Auch bei der Stadtplankommission entstand ein ehrenamtliches Gremium mit Vertretern aus der örtlichen Industrie, den wichtigsten Leitern beim Rat der Stadt und einem Vertreter des Sekretariats der SED-Stadtleitung. Außerdem wurden sieben Räte der Stadtbezirke mit eigenen Parlamenten gebildet. Bei den Räten der Stadtbezirke existierten nun auch Abteilungen für Planung. Die erweiterten Planungsgremien in der Stadt und im Bezirk wurden jedoch bald wieder aufgelöst, da sie neben den Räten in hohem Maße Doppelarbeit leisteten.

### **3.2. Die 60er Jahre: Wachsende Anforderungen an die Bautätigkeit und territoriale Rationalisierung**

#### *Zur Baubilanzierung*

Im Laufe der 60er Jahre wurde die Diskrepanz zwischen den Anforderungen an die Bauwirtschaft und den verfügbaren Baukapazitäten immer größer. Das führte zur weiteren administrativen Ausgestaltung der Baubilanzierung, d. h. des Versuchs, Baubedarf und Bauaufkommen in Übereinstimmung zu bringen. Die »Baubilanzpyramide« – siehe Bild 3.1 – wurde konsequent nach den Prinzipien des »demokratischen Zentralismus« ausgestaltet. Der Spielraum der Stadt, im Rahmen der Baubilanz eigene Entscheidungen zugunsten der Bautätigkeit in Leipzig zu treffen, wurde dadurch immer enger.

Alle in den Investitionsplänen der Ministerien der Industrie (zentral geleitete Kombinate und Betriebe), der Wissenschaften (Universität, Akademie der Wissenschaften und Hochschulen), der Kultur (Deutsche Bücherei u. a.) und der technischen Infrastruktur (Energie, Wasser und Gas) enthaltenen Bauobjekte wurden von den bilanzverantwortlichen Ämtern bzw. Kombinat in die jeweiligen Baubilanzen in Abstimmung mit den zentralen Organen und den zentral geleiteten Kombinat eingearbeitet. Der planungstechnische Ablauf vollzog sich dazu wie folgt: Die Industrieministerien schlüsselten ihre Investitionsmittel auf die ihnen unterstellten Kombinate und Betriebe auf. Dabei wurde



bereits in den Ministerien eine zweigleiche Rang- und Reihenfolge festgelegt, unterteilt nach Bau- und Ausrüstungsbedarf. Die wichtigsten Bauvorhaben für die Entwicklung der Volkswirtschaft erhielten gesonderte Staatsplannummern, die vorher vom Ministerrat beschlossen wurden. Die zentralgeleiteten Kombinate und Einrichtungen meldeten nunmehr vor Beginn des jeweiligen Planjahres ihren Baubedarf beim VEB Bau- und Montagekombinat Süd (BMK) an. Hier stellte sich in der Regel heraus, dass sich im industriellen Ballungsgebiet Leipzig der Baubedarf in einer Größenordnung konzentrierte, die die vorhandenen Baukapazitäten um das Mehrfache überstieg. Deshalb gewann die territoriale Baubilanz zunehmend an volkswirtschaftlicher Bedeutung. Dazu wurden von den Baukombinaten zunächst Teilentwürfe erarbeitet, die dann vom Bezirksbauamt in Abstimmung mit der Bezirksplankommission zur territorialen Baubilanz zusammengefasst wurden. Ihre Fertigstellung erfolgte in oft langwierigen Verhandlungen mit den Kombinat.

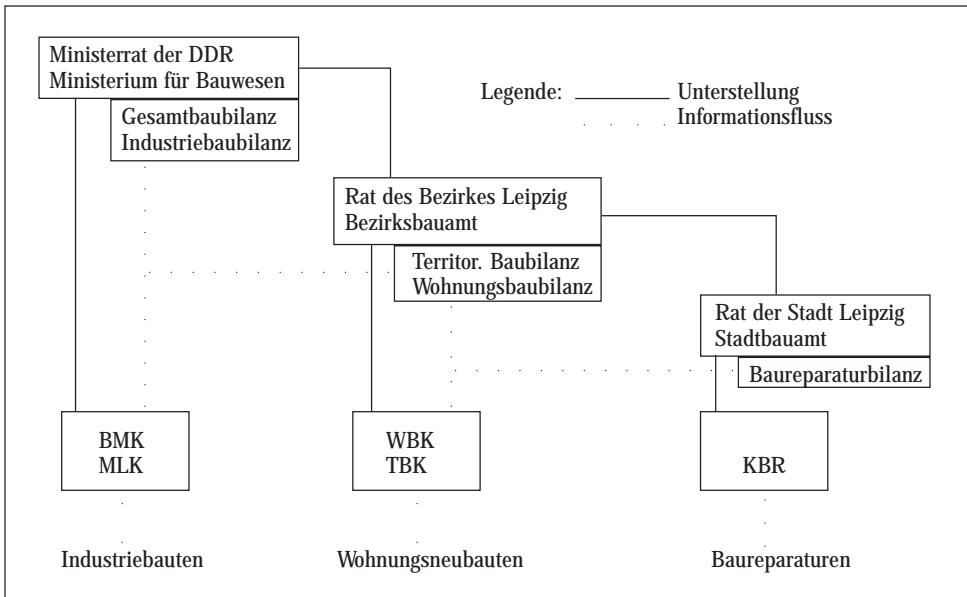


Bild 3.1: Entscheidungsebenen und ausgewählte Baubilanzen für Bauvorhaben in der Stadt (vereinfacht).

Ende der 60er Jahre hatten sich die Probleme so angehäuft, dass zur endgültigen Entscheidungsfindung jährlich unter Leitung von Mitgliedern des Ministerrates bzw. Vertretern der Staatlichen Plankommission territoriale Komplexberatungen in den Bezirken stattfanden, an denen stellvertretende Minister der zuständigen Industrieministerien teilnahmen.

Einfluss hatten hierbei der Rat des Bezirkes und der Rat der Stadt nur auf die Standorte für die Neubauten im Rahmen der Standortgenehmigungsverfahren. Die Industriekombinate wurden durch den Ministerrat lediglich verpflichtet, ihre Investitionen für Verwaltungsbauten im Leipziger Stadtzentrum zu konzentrieren. Dadurch entstanden u. a. die Gebäude des Metallleichtbaukombinates (MLK), des Chemieanlagenbaues und

des VEB Interpelz. Diese Investitionen wurden durch den beim Rat der Stadt gebildeten Hauptplanträger koordiniert.

Für die Neubauten mit städtischem Charakter – den komplexen Wohnungsbau mit seinen Gemeinschaftseinrichtungen wie Kinderkrippen und –gärten, Schulen, Ambulatorien und Polikliniken und den dazugehörigen Anschlüssen für Gas, Wasser und Strom von der Straße bis zu den Gebäuden –, waren der Rat des Bezirkes bzw. der Stadt mit dem VEB Baukombinat (WBK) und dem VEB Verkehrs- und Tiefbaukombinat (TBK) verantwortlich. Aber auch hier war ihr Einfluss stark eingeschränkt, da die Anzahl der Neubauwohnungen, Schulen, Kindereinrichtungen und Polikliniken zentral durch den Plan vorgegeben wurde. Der Stadt war es nicht gestattet, diese Strukturen zu verändern, z. B. den Neubau zugunsten der Reparatur von Wohnungen zu reduzieren. Ein diesbezüglicher Vorstoß des Rates der Stadt bei der Staatlichen Plankommission Mitte der sechziger Jahre verlief ergebnislos.

Eine Ende der 60er Jahre von der SED-Bezirksleitung ausgehende Initiative, Volksschwimmhallen und Kaufhallen »zusätzlich« zum Plan mit Hilfe freiwilliger Leistungen durch Betriebe und die Bevölkerung zu errichten, fand die große Zustimmung der Leipziger. Die Kehrseite: Im gleichen Jahr fehlten zum Plan rund 1000 Neubauwohnungen.

Da auch die Anzahl der zu modernisierenden Wohnungen jährlich plangebunden war, wurden die städtischen Baukapazitäten bereits weitestgehend ausgeschöpft. Das verantwortliche VEB Kombinat für Baureparaturen der Stadt (KBR) und die VEB Baureparaturbetriebe und Bauhöfe der Stadtbezirke wurden weit über ihre Leistungsgrenzen beauftragt. Jährliche Beauftragungen, die Produktion bis zu 15 Prozent zu steigern, waren keine Seltenheit. Ähnlich war die Situation auch bei den Produktionsgenossenschaften des Handwerkes und im privaten Bauhandwerk. Solche überhöhten Vorgaben waren trotz großer Anstrengungen der Arbeiter und Handwerker oft nicht realisierbar.

Auch für Objekte der sozialen Infrastruktur existierte stets ein dringender Bedarf an Reparaturleistungen, der nur zu einem geringen Prozentsatz abgearbeitet werden konnte. Schließlich forderten auch die Betriebe der zentral-, bezirks- und örtlich geleiteten Industrie umfangreiche Baureparaturen, die nur in dringenden Ausnahmefällen im Plan berücksichtigt wurden. Deshalb wurde den großen Industriekombinaten gestattet, für Rekonstruktionen und Baureparaturen im Rahmen ihres Arbeitskräfteplanes eigene Bauabteilungen bzw. Baubrigaden zu bilden. Das Gleiche wurde den größten Einrichtungen der Stadt zugestanden.

Die Entwicklung der Leipziger Baubetriebe sollte über Jahre hinweg so erfolgen, dass sie den Baubedarf der Industrie und der gesellschaftlichen Einrichtungen, besonders des komplexen Wohnungsbaus, absichern konnten. Die volkseigenen Baukombinate und -betriebe mit Sitz in Leipzig wie

- |                                 |                             |
|---------------------------------|-----------------------------|
| – BMK Süd                       | mit ca. 4800 Beschäftigten, |
| – Metallleichtbaukombinat       | mit ca. 1000 Beschäftigten, |
| – Baukombinat Leipzig           | mit ca. 3800 Beschäftigten, |
| – Verkehrs- und Tiefbaukombinat | mit ca. 3500 Beschäftigten, |
| – Kombinat Baureparaturen       | mit ca. 1500 Beschäftigten, |

sollten ausgehend vom Bedarf ihre Kapazitäten entwickeln, verfügten aber stets über zu wenig Ausrüstungen und Arbeitskräfte.

Da die Zahl der Arbeitskräfte im Bauwesen insgesamt nicht ausreichte, wurde regelmäßig in allen Schulen für Bauberufe geworben.

Lobend muß erwähnt werden, dass sich die Leipziger Bevölkerung nicht nur nach dem Kriegsende aktiv an der Enttrümmerung beteiligte, sondern auch in späteren Jahren im Rahmen des Nationalen Aufbauwerkes vielfältig zur Erhaltung von Schulen und Kindereinrichtungen beitrug. Außerdem half sie mit bei der Schaffung von Kinderspielplätzen, der Gestaltung von Grünanlagen vor den eigenen Häusern sowie bei der Schaffung und Erhaltung von Sportstätten.

Schließlich darf nicht unerwähnt bleiben, dass Leipzig neben anderen Großstädten aufgrund zentraler Beschlüsse jährlich Millionen Mark an Baukapazitäten in Berlin zum Aufbau der Hauptstadt der DDR einsetzen musste. Große Baukomplexe wurden dort von Leipziger Bauleuten errichtet und schlüsselfertig übergeben.

All das zusammen genommen führte in einem solchen Maße zur Fremdbestimmung über Leipzigs Baukapazitäten, dass die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung zu den jährlichen Volkswirtschaftsplänen zu einem großen Teil lediglich bereits zentral festgelegte Maßnahmen nachträglich bestätigten.

Die Stadtverordnetenversammlung leitete ihre Arbeit aus den Volkswirtschafts- und Haushaltsplänen ab, wobei sie die territorialen Interessen der Stadt Leipzig zu vertreten hatte. Ich möchte dies an Beispielen aus der Arbeit der Ständigen Kommission Territorialplanung schildern. Ihre Tätigkeit trug – wie auch die der Ständigen Kommissionen Finanzen und Bauwesen – vor allem koordinierenden und komplexen Charakter aus territorialer Sicht, während alle anderen Ständigen Kommissionen vorrangig zweigbezogen auf ihren speziellen Fachgebieten tätig waren. So hatte die Ständige Kommission Territorialplanung die Arbeitskräfteplanung für die Gesamtstadt zu koordinieren, die Rang- und Reihenfolge der Anzahl der Arbeitskräfte für die Betriebe und Einrichtungen mitzubestimmen sowie die Proportionalität des Gesamtplanes zu beurteilen. Weiterhin kontrollierte sie die Einordnung der Investitionsobjekte nach ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung und hatte gemeinsam mit der Ständigen Kommission Finanzen die volle Finanzierung der Aufgaben des Volkswirtschaftsplans zu überprüfen. Alle Ständigen Kommissionen beeinflussten aktiv die Planerfüllung und deckten durch operative Kontrollen Missstände auf.

### *Die Industrie*

1963 beschloss der VI. Parteitag der SED sein neues Programm mit dem Plan des umfassenden sozialistischen Aufbaues in der DDR. Auch in Leipzig wurden die Rekonstruktion, der Wiederaufbau und die Neuerrichtung von Betrieben der Industrie vorangetrieben. So entstanden in diesen Jahren u. a. die VEB Starkstrom-Anlagenbau, Geophysik, Reprotechnik, Interdruck, Blechverformung und das Industriegebiet Zschortauer Straße.

Im Leipziger Nordosten wurde ein Investitionskomplex für 15 Industrieobjekte vorbereitet. Heute würde man ihn als Gewerbegebiet bezeichnen. Das Gelände wurde erschlossen, ein Sammelkanal für alle Leitungen der technischen Infrastruktur gebaut, das gemeinsame Heizwerk rekonstruiert. Der Baubeginn für die Betriebe wurde aber trotz zahlreicher planerischer Vorbereitungen von Jahr zu Jahr hinausgeschoben. Die Anforderungen an die Bauindustrie überforderten ihre Kapazität. Das Haupthindernis jedoch bestand in der mangelnden Bereitschaft der Industrieministerien, ihre Investitionsvorgaben an die ihnen unterstellten Kombinate und Betriebe kapazitäts- und zeitgerecht in die Ablaufpläne des Territoriums einzuordnen. Die Staatliche Plankommission versäumte

es, durch entsprechende Direktiven die Ministerien dazu anzuhalten. Die Interessen der Industriezweige hatten bei der Festlegung der Rang- und Reihenfolge ihrer Bauvorhaben eindeutig Vorrang.

### *Die territoriale Rationalisierung*

Im Jahre 1966 wurde die sozialistische Rationalisierung vom ZK der SED und vom Ministerrat der DDR zur Hauptrichtung der ökonomischen Politik erklärt. Damit entwickelte sich die territoriale Rationalisierung immer stärker zu einem wichtigen Faktor der Volkswirtschaft. Sie hatte koordinierenden Charakter überall dort, wo den Möglichkeiten der Rationalisierung die Grenzen des Betriebes oder Industriezweiges gegenüberstanden und ihre Kompetenzen überstiegen.

Das Zusammenwirken volkseigener Kombinate untereinander und die Zusammenarbeit zwischen Kombinat, Betrieben und staatlichen Organen sowie Wissenschaftseinrichtungen als Dritten im Bunde eröffneten im Territorium bis dahin ungeahnte Möglichkeiten volkswirtschaftlicher Effekte. In diesem Zusammenhang erhöhte sich die Verantwortung der örtlichen Staatsorgane, da Produktion und Infrastruktur standortgebunden waren. Der Grundgedanke bestand darin, dass die Effektivität der Volkswirtschaft auf Dauer nicht auf extensivem Wege erhöht werden kann, sondern immer stärker zur Intensivierung übergegangen werden muss. Ab 1960 wurde deshalb das extensive Wachstum der Ballungsgebiete eingeschränkt. Nunmehr standen Rationalisierung, Rekonstruktion und Modernisierung der Produktionskapazitäten im Vordergrund. Erste ballungsgebundene Rationalisierungskomplexe bildeten sich.

Als ein Hauptweg erwies sich zunehmend die territoriale Rationalisierung, die durch die staatlichen Organe komplex zu leiten war. Das Hauptfeld der territorialen Koordination lag besonders in der

- höheren Auslastung vorhandener baulicher Grundfonds der Produktion, der Lagerkapazitäten und Verwaltungen,
- gemeinsamen Nutzung von Anlagen der Wärme-, Wasser- und Energieversorgung,
- Organisation des Arbeiterberufsverkehrs mit Hilfe kommunaler und betrieblicher Kapazitäten und aufeinander abgestimmter Arbeitszeitstaffelungen,
- gemeinsamen Nutzung von Einrichtungen der sozialen, gesundheitlichen Betreuung und Versorgung der Beschäftigten von Betrieben und anderen Einrichtungen des Territoriums.

Neben der territorialen Rationalisierung ganzer zusammenhängender Industriekomplexe fand auch die Konzentration betrieblicher Neuinvestitionen mehrerer Betriebe an einem Standort erhöhte Beachtung.

Dafür am besten geeignet erwies sich in Leipzig der Raum Plagwitz. Anfang des 20. Jahrhunderts hatte jeder sechste Großbetrieb Deutschlands seinen Sitz in Leipzig, die meisten davon in Plagwitz. Durch eine weitsichtige Erschließung – Lebenswerk des Rechtsanwaltes *Karl Heine* – war Plagwitz bereits im 19. Jahrhundert das erste planmäßig erschlossene und großzügig entwickelte Industriegebiet Deutschlands. Solche Großunternehmen wie Rudolph Sack, Hugo Bremer, Grohmann & Frosch, Tittel & Krüger machten es international bekannt. Zugleich enthielt es mehrere mit Wohnungen versehene Mischgebiete für die hier Beschäftigten. Verkehrsmäßig war es gut erschlossen, vom Karl-Heine-Kanal durchquert und von Grünanlagen umgeben. Zudem war Plagwitz im

Zweiten Weltkrieg nur wenig zerstört worden. Die Überführung der Betriebe in Volkseigentum 1946 war vor allem ihrer Rüstungsproduktion geschuldet.

Es bot sich eine Industrielandschaft an, die zwar vielfach verschlissene Produktionsanlagen hatte, sich aber für eine Intensivierung im großen Maßstab eignete. So wurden keine großen Neuanlagen geplant. Im Zusammenwirken aller Beteiligten sollten ausbaufähige Einheiten und funktionsfähige Teilgebiete entwickelt werden. Alles in allem eine günstige und perspektivische Ausgangslage für die Gestaltung eines territorialen Rationalisierungskomplexes.

### *Territorialer Rationalisierungskomplex Leipzig-Plagwitz*

Dem territorialen Rationalisierungskomplex Leipzig-Plagwitz lag eine Studie der Bauakademie der DDR zugrunde. In diesem zusammenhängenden Industriegebiet, übrigens dem zweitgrößten in der DDR, gab es die Chance, mit einem geringen Aufwand an gesellschaftlicher Arbeit ein Maximum an ökonomischen Effekten zu erreichen und die Arbeits- und Lebensbedingungen im Gebiet zu verbessern. Ein Blick auf Bild 3.2 lässt die Möglichkeiten des Konzentrationsprozesses erkennen.

So waren auf einer Fläche von etwa 100 Hektar ca. 100 Betriebe aller Eigentumsformen verschiedener Industriezweige konzentriert. Für die wichtigsten Betriebe in diesem Industriegebiet galt es, am gegebenen Standort Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen, die den Anforderungen des technischen Fortschrittes Rechnung trugen. Dabei handelte es sich vorwiegend um folgende acht volkseigenen Betriebe: Bodenbearbeitungsgeräte, Leipziger Buchbindereimaschinen, Schwermaschinenbau S. M. Kirow, Druckmaschinenwerk Leipzig, Pumpen- und Gebläsewerk, Blechverformungswerk Leipzig, Mitteldeutsche Kammgarnspinnerei und Leipziger Wollgarnfabrik.

Diese acht Betriebe verteilten sich auf insgesamt 51 Standorte im Stadt- und Stadtrandgebiet. Durch Konzentration ihrer Produktionsstätten konnten mindestens 35 Standorte für Betriebsteile und Teillagerflächen in anderen Gebieten Leipzigs aufgegeben und nachgenutzt werden. Die Bausubstanz befand sich in sehr unterschiedlichem Zustand. Rund 46 Prozent der Gebäude und baulichen Anlagen waren erneuerungsbedürftig. Die Leitungen der technischen Versorgung waren zum Teil älter als 50 Jahre und mussten in absehbarer Zeit erneuert werden. Die Wärmeversorgung gestaltete sich problematisch. 21 Hochdruck- und 23 Niederdruckanlagen mit 88 Kesseln innerhalb von 27 Betrieben waren zum großen Teil nicht rekonstruktionswürdig.

Jedoch lag das Industriegebiet günstig zur Stadt. Die vorhandenen Straßen banden das Industriegebiet in das gesamtstädtische Verkehrsnetz gut ein. Ein Güterbahnhof und ein Personenbahnhof lagen in unmittelbarer Nähe. Fünf Straßenbahnlinien und eine Obuslinie sicherten für den Berufsverkehr kurze Wegezeiten.

Um die Vorteile eines territorialen Rationalisierungskomplexes zu nutzen, waren entsprechende Leitungsformen der örtlichen Staatsorgane zu entwickeln. Die Aufgaben waren:

- Gestaltung des Territoriums unter besonderer Beachtung der Wirtschaftsstruktur der wichtigsten Betriebe und ihrer Haupterzeugnisse;
- Entwicklung des gesellschaftlichen Arbeitsvermögens;
- Entwicklung eines komplexen Verkehrssystems und der Stadttechnik;
- effektive und bedarfsgerechte Wohn- und Gewerberaumpolitik;

- bedarfsgerechte Entwicklung des Gesundheits- und Sozialwesens;
- Koordinierung und Entwicklung gemeinsamer kommunaler und betrieblicher Einrichtungen für Bildung, Sport und Erholung;
- komplexe Versorgung mit Dienstleistungen, Industriewaren und Nahrungsgütern;
- städtebauliche Gestaltung des gesamten Gebietes.<sup>8</sup>

Die Verantwortung lag in verschiedenen Leitungsebenen. Beteiligt waren der Rat des Bezirkes, der Rat der Stadt und der Rat des Stadtbezirkes Südwest einerseits und die Kombinate und Betriebe andererseits. Zum effektiven Zusammenwirken aller Beteiligten wurde im Jahr 1968 ein Konsortium »Territorialer Rationalisierungskomplex Leipzig Plagwitz« gebildet. Dieses Konsortium war der Interessenvertreter der Trägerbetriebe für die Vorbereitung und Durchführung ihrer Investitionen bei Nutzung aller Standortvorteile. Darüber hinaus unterstützte das Konsortium aktiv die Vorbereitung und Koordination überbetrieblicher Maßnahmen, indem es Reserven im Rationalisierungskomplex aufdeckte.

Weiterhin bestand seine Aufgabe in der Koordinierung der Arbeiten für die technische und soziale Infrastruktur im Interesse sowohl der Betriebe im Industriegebiet als auch der Bürger in den Wohnvierteln.

Während dieser Zusammenarbeit entstanden Konzeptionen zur gemeinsamen Finanzierung, Bauvorbereitung und -durchführung einschließlich ihrer späteren Nutzung. Das sei am Beispiel der gesellschaftlichen Zentren dargestellt. So sollten neben einzelnen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur gesellschaftliche Zentren entstehen, die für das Gesamtgebiet zentrale Bedeutung haben sollten. Es wurden vorgesehen und zum Teil verwirklicht:

- eine zentrale Verkaufsstelle für Tages- und Wochenbedarf (520 m<sup>2</sup>),
- ein Zentrum für Dienstleistungen aller Art (1400 m<sup>2</sup>),
- eine gemeinsame Poliklinik für Betriebe und Wohngebiet (2800 m<sup>2</sup>),
- eine Klubgaststätte mit Saal (3000 m<sup>2</sup>),
- eine Speisegaststätte für Kleinbetriebe mit öffentlicher Nutzung (860 m<sup>2</sup>) und
- eine zentrale Bücherei (800 m<sup>2</sup>).

Die Tätigkeit des Konsortiums wurde mit der Bürgermeisterin des Stadtbezirkes Südwest, *Christine Dialer*, und der betreffenden Stadtbezirksversammlung eng abgestimmt, um die Interessen der Bevölkerung zu berücksichtigen. So konnten Hemmnisse unbürokratisch beseitigt werden. Das betraf vor allem das gemeinsame Nutzen von Kindereinrichtungen, den Zugang der Bevölkerung zu den Betriebspolikliniken und die Erleichterung des Berufsverkehrs durch die koordinierte Staffelung der Arbeitszeiten. Große Betriebsferienlager in den schönsten Gebieten der DDR durften von den kleineren Betrieben und zum Teil auch von der Wohnbevölkerung mit genutzt werden. Alle Kinder konnten an Kinderferienlagern der Betriebe teilnehmen.

Die territoriale Rationalisierung blieb nicht ohne Ergebnisse. So entlastete sie in einem nicht zu unterschätzenden Umfang die Baukapazitäten: Territoriale Konzentration von Produktionsgebäuden und Werkhallen sparte Baukapazitäten. Mit eigenen Bauabteilungen und Baubrigaden übernahmen die Kombinate und Betriebe Baureparaturen an eigenen Produktions- und Verwaltungsbauten, halfen Klein- und Mittelbetrieben solida-

8 Siehe Experimentalstudie Plagwitz der Deutschen Bauakademie Berlin. Stand 30.6.1967.





Bild 3.2: Industriegebiet Plagwitz – Industrieflächen-Bestand mit Angaben über Verlagerung.  
(Quelle: Experimentalstudie Plagwitz der Deutschen Bauakademie Berlin. Stand 30. 6. 1967)








# LEIPZIG

## INDUSTRIEGEBIET PLAGWITZ INDUSTRIEFLÄCHEN - BESTAND



### VERLAGERUNG VON BETRIEBEN UND BETRIEBSTEILEN IM

-  ZEITRAUM BIS 1970
-  " 1970 - 1980
-  " 1980 - 1990
-  FLÄCHENAUSTAUSCH
-  FREIGABE AN DEN  
INDUSTRIEKOMPLEX

29 USIENNUMMER DER BETRIEBE

SOZIALISTISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT  
ZUR FORSCHUNGSAUFGABE

ENTWICKLUNG VON STÄDTISCHEN  
INDUSTRIEKOMPLEXEN

RAT DER STADT LEIPZIG  
PLANUNG- u. PLANZERUNG STADTBAUAMT

BRUNNEN-DRUCKEREI  
DOKUMENTATION, K. u. B. LEIPZIG

18 INDUSTRIEPROJEKTIERUNG

*Schneiders*

DEUTSCHE BALKANAKADEMIE  
INSTITUT FÜR STADTBAU UND ARCHITECTUR  
AUSGESTELLE HANDE

*Klaus Bonk Böhmig*

LEIPZIG, DEN 1. 4. 1989 - MASSSTAB 1:500 (EINHEIT: 2000 mm)

risch und bauten bzw. modernisierten in einzelnen Fällen sogar Wohnhäuser für ihre Belegschaften.

In ähnlicher Form wurden in der Stadt ab dem Jahre 1964 die Leitungsprozesse für den Investitionskomplex Nordost organisiert, der allerdings als Neubau konzipiert worden war.

Für beide Komplexe war wissenschaftlich viel erarbeitet, aber die mangelnde Wirtschaftskraft der DDR setzte der Realisierung enge Grenzen. Dazu kam in beiden territorialen Investitionskomplexen die mangelnde Bereitschaft der zentralen Ministerien, sich den Erfordernissen des Territoriums zeitlich und räumlich anzupassen.

### 3.3. 1971-1980: Gemeinschaftsarbeit zwischen der Stadt, der Industrie und den Wissenschaften<sup>9</sup>

#### *Kurs auf die Intensivierung*

Im Fünfjahrplan 1966-1970 wurden die führenden Zweige der Volkswirtschaft bevorzugt entwickelt. Nunmehr richtete der VIII. Parteitag der SED im Jahre 1971 den wirtschaftspolitischen Kurs auf die Intensivierung. Dabei waren für die Standortverteilung der Industrie die vorhandenen baulichen Anlagen und Ausrüstungen, das hochqualifizierte Arbeitskräftepotential sowie die Forschungs- und Entwicklungskapazitäten ausschlaggebend, die gerade in Leipzig als einem industriellen Ballungskern überdurchschnittlich existierten. Mitte der 60er Jahre gab es innerhalb der Stadtgrenzen 400 staatliche und halbstaatliche Betriebe. Sie waren auf zwölf Industriegebiete mit einer Gesamtfläche von ca. 760 ha verteilt. Ihre Gebäude und baulichen Anlagen hatten vielfach einen hohen Verschleißgrad. Rekonstruktions- und Neubaumaßnahmen in einzelnen Betrieben – wie in Bodenbearbeitungsgeräte Leipzig, Interdruck, Blechverformung und Leuchtenbau – änderten an diesem Gesamtzustand wenig.

Insgesamt bestimmte der wissenschaftlich-technische Fortschritt zunehmend die Wirtschaftsentwicklung. Der Bau von Rationalisierungsmitteln, die Installierung von Rechnersystemen und die Einführung von Robotern charakterisierten auch in Leipzig das Bild dieser Zeit. Dabei sprengten die Raumansprüche der neuen Technik oft die Ausmaße der vorhandenen Bauwerke. Jedenfalls war erstaunlich, welche Produktionsleistungen sich oft hinter alten Fabrikmauern verbargen.

Leipziger Erzeugnisse, die trotz starker Konkurrenz bis zu achtzig Prozent auf dem kapitalistischen Weltmarkt verkauft wurden, waren: polygraphische Maschinen, Chemie- und Gießerei-Anlagen, hydraulische Systeme, Mehrspindel-Drehautomaten, spitzenlose Außenrund-Schleifmaschinen, Tagebauausrüstungen und Eisenbahndrehkrane. Nach der Wende stellten wir 1990 bei einer Hafenumrundung in Hamburg erstaunt fest, dass an den Piers mehr Ladekrane vom Kombinat TAKRAF standen als von der westdeutschen Firma LIEBHERR. Sie wurden vom VEB Schwermaschinenbau S. M. Kirow hergestellt, der jahrzehntelang von *Gerhard Näther* geleitet wurde.

<sup>9</sup> Große Teile des Abschnittes wurden gekürzt übernommen aus: Karl-Heinz Blaurock: Geplant – Verplant? Schkeuditz 2001.

Rückstände in der Forschungsarbeit sowie ein enormer Mangel an Computern verlangsamten die dringend erforderliche Modernisierung vor allem in der Industrie. Der wissenschaftlich-technische Vorlauf gegenüber hochentwickelten Industriestaaten gelang nur punktuell. Außerdem bestand in der DDR der sträfliche Ehrgeiz, möglichst alle wichtigen Erzeugnisse in eigener Produktion herzustellen. Das erweiterte das Industriesortiment erheblich. Es umfaßte 70 bis 80 Prozent des Sortiments der führenden Industrieländer. Das hat die Volkswirtschaft der DDR nicht verkraftet. Die Folgen davon waren Rückstände in der Produktionstechnologie, mangelnde Qualität der Erzeugnisse, hoher Material- und Energieverbrauch, Zulieferengpässe und schließlich ein vorzeitiger Verschleiß des Produktionsapparates.<sup>10</sup> Hinzu kam ein starres und bürokratisiertes Planungssystem mit einem überzogenen Zentralismus, das Eigeninitiative und Flexibilität stark behinderte.

In diesem Zusammenhang muss etwas zur Überführung von Privatbetrieben in das Volkseigentum auf dem Wege der staatlichen Beteiligung gesagt werden. Maßnahmen zur Überführung von Klein- und Mittelbetrieben in teilweises staatliches Eigentum betrafen vor allem den Mittelstand. Als Privatbetriebe waren sie zwar locker in das Planungssystem eingebunden, konnten jedoch in hohem Maße Eigeninitiative entwickeln und besaßen ein gesundes Wettbewerbsempfinden, das sich noch weitestgehend am selbst ermittelten Bedarf orientierte. Das änderte sich schlagartig, als der Staat sich dirigistisch mit 51 Prozent an den betrieblichen Mitteln beteiligte und allmählich mit der Überleitung in das Volkseigentum begann, die Anfang der 70er Jahre abgeschlossen wurde. Viele Unternehmer besaßen danach nur noch wenig Interesse am ehemals eigenen Betrieb. In der Regel durften sie zwar Betriebsleiter bleiben, insgesamt erreichten diese Maßnahmen aber das Gegenteil des Angestrebten: Das Produktionstempo verlangsamte sich. Gerade in diesen Bereichen hätte sich ein gesundes Verhältnis von Plan und Markt erreichen lassen. So entwickelte sich daraus schließlich ein entscheidender Fehler in der Wirtschaft der DDR.

### *Gesamtstädtische territoriale Rationalisierung*

Um die Erfüllung der Produktionspläne der Industrie zu unterstützen, begann in den 70er Jahren auf kommunaler Ebene die Erschließung neuer Reserven, die durch eine konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten im Territorium auf der Grundlage des Volkseigentums ermöglicht wurde. Zwischen dem Rat der Stadt und den Räten der Stadtbezirke, den Kombinat der Großindustrie, den mittleren und kleinen Betrieben, den Produktionsgenossenschaften des Handwerks und den Einzelhandwerkern sowie den Wissenschaftseinrichtungen der Karl-Marx-Universität und den Leipziger Instituten der Akademie der Wissenschaften entstand eine lang anhaltende vielfältige Zusammenarbeit zum gegenseitigen Vorteil und Nutzen. Besonders kooperativ in der Zusammenarbeit mit dem Rat der Stadt verhielten sich viele, auch international renommierte Wissenschaftler unter Leitung des Rektors der Universität, Professor *Lothar Rathmann*, und des Verantwortlichen für die Leipziger Akademie-Institute, Professor *Klaus Wetzel*.

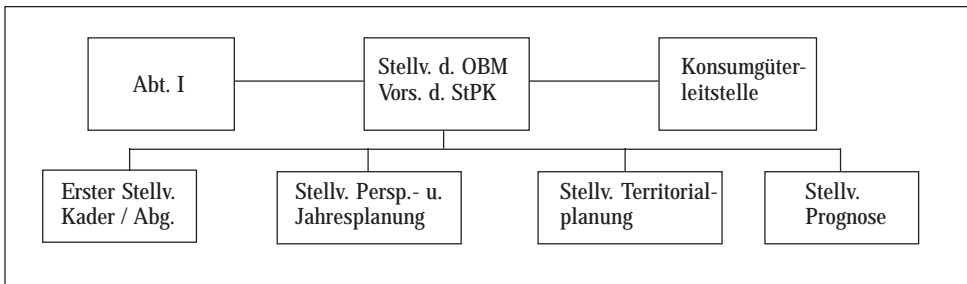
<sup>10</sup> Siehe Gerhard Kehr: Industriestandort Ostdeutschland. S. 23f.

Die Kombinate und Betriebe, die gleiche oder ähnlich gelagerte Produktionsprozesse hatten, bildeten Kooperationsgemeinschaften. So leitete das Kombinat TAKRAF unter Generaldirektor *Kurt Schönfeld* den Rationalisierungsmittelbau. Zwischen den interessierten Betrieben wurden Produktionsmittel ausgetauscht, technische Zeichnungen wechselten den Besitzer, gemeinsame Lehrgänge wurden organisiert.

Das Kombinat Orsta-Hydraulik verantwortete die Kooperationsgemeinschaft Robotertechnik. Viele Betriebe halfen sich untereinander, besonders die größeren den kleineren. Was in kapitalistischen Betrieben als Produktionsgeheimnis sorgsam gehütet wird, kam hier allen Betrieben gleichermaßen zugute.

Das Kombinat Polygraph unter Generaldirektor *Eberhard Beschnitt* führte eine Bank der Reserven produktiver Fonds. Besonders Klein- und Mittelbetriebe nutzten unentgeltlich Maschinenzeitstunden, sofern sie sich nicht eine eigene technische Ausrüstung leisten konnten.

Durch all diese Aktivitäten erhöhte sich die Verantwortung der Stadtplankommission (StPK) als gesamtstädtisches koordinierendes Organ. Ihre Struktur (siehe Schema) wurde durch die Organisation der Volkswirtschaftsplanung bestimmt.



In der Stadtplankommission Leipzig arbeiteten durchgängig 25 bis 30 Personen. Der Erste Stellvertreter *Joachim Schroeder* verantwortete die Einstellung und die Entwicklung der Kader innerhalb der Plankommission sowie die Zusammenarbeit mit der Ständigen Kommission für Territorialplanung der Stadtverordnetenversammlung. Deren ehrenamtlicher Vorsitzender *Hans Kynast*, beruflich stellvertretender Generaldirektor des Leipziger Messeamtes, war ein weitgereister Mann und besaß alle erforderlichen Voraussetzungen für eine solche komplexe Aufgabe. Die Fünfjahresplanung, die Erarbeitung der Jahresvolkswirtschaftspläne und die Kontrolle ihrer Erfüllung erfolgte durch *Brigitte Voigt*, einer weiteren Stellvertreterin. Ihr oblagen außerdem Planung und Bilanzierung des »Gesellschaftlichen Arbeitsvermögens« und die Abstimmung mit den Kombinat und Betrieben. Die Standortplanung für alle Neubauinvestitionen und die Zusammenarbeit mit allen Kombinat bei der territorialen Rationalisierung der Gesamtstadt einschließlich der Einrichtungen der Wissenschaften lag in der Verantwortung von *Manfred Erbe*, einem weiteren Stellvertreter. Er wurde von *Christine Adler* unterstützt, die für die territoriale Rationalisierung koordinierend tätig war. Schließlich wurde die gesamte Prognosearbeit auch von einem Stellvertreter geleitet. Sie umfasste die Arbeit an einer Stadtentwicklungskonzeption für die jeweils nächsten 15 Jahre, damals bis 1990. Dem Vorsitzenden direkt waren die Abt. I, Planung für den Katastrophen- und Verteidigungsfall, und die

Konsumgüterleitstelle als Koordinierungsinstrument für die gesamte Konsumgüterproduktion der Stadt Leipzig unterstellt.

Der Vorsitzende war direkt der Stadtverordnetenversammlung gegenüber verantwortlich, während er zwischen den Tagungen leitungsmäßig dem Rat der Stadt unterstand. Alle entscheidenden Entwicklungsprobleme waren von ihm dem Rat zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Im Rat kam es bei der Erörterung der jeweiligen Planvorschläge für die einzelnen Jahre immer wieder zu kritischen Auseinandersetzungen über die Rang- und Reihenfolge der Neubauinvestitionen und die Verteilung der Baureparaturkapazitäten innerhalb des vorgegebenen Limits. Dabei hatte der Wohnungsbau den absoluten Vorrang. Ihm folgte die Volksbildung mit Schulen und Kindereinrichtungen. Auch das Gesundheitswesen mit Polikliniken und Ambulanzen galt als Schwerpunkt. Die Entwicklung der Naherholung war vor allem auf freiwillige Leistungen der Industrie angewiesen. Diese Zusammenarbeit gestaltete Stadtrat *Theo Ullrich*. So entstanden fast ohne staatliche Mittel u. a. das Zoo-schaufenster an der Rosentalwiese, die Neugestaltung des Wildparkes, das Bowlingzentrum am Roßplatz und die Lehrpfade im Auewald.

Der Rat behandelte in seinen Sitzungen 14-täglich an erster Stelle die Planerfüllung. Dazu hatte der Vorsitzende der Plankommission schriftliche Schlußfolgerungen vorzulegen. Am meisten unter Kritik stand das Bauwesen mit der Planerfüllung der Produktion und der zu erbringenden Anzahl der Neubauwohnungen. Sehr hochgesteckte Produktionsziele und ein unkontinuierlicher Materialfluss bereiteten dem zuständigen Stadtrat für Bauwesen, *Wolfgang Geißler*, zunehmend Probleme. Schließlich möchte ich noch die Finanzstadträtin *Lieselotte Schön* erwähnen, die den Volkswirtschaftsplan immer wieder mit großer Akribie und Verantwortungsbewußtsein finanzierbar gestaltete.

Die Stadtplankommission bereitete zwischen 1974 und 1981 fünf territoriale Rationalisierungskonferenzen vor und führte sie im Auftrage der Stadtverordnetenversammlung durch. Anfangs nahmen etwa fünfzig Kombinate und Betriebe teil, schließlich beteiligten sich über einhundert. 1975 beschlossen die Stadtverordneten eine Territoriale Rationalisierungskonzeption für 1976-1980.

Besondere Aufmerksamkeit schenkten der Rat der Stadt und die Räte der Stadtbezirke den Betrieben, die dem Wirtschaftsrat des Bezirkes nachgeordnet waren. Vorschläge zur koordinierten Nutzung von Gewerberäumen, zur zielgerichteten Unterstützung mit Arbeitskräften, zur Bildung und gemeinsamen Nutzung von Sozialeinrichtungen u. a. m. wurden in einem Katalog zusammengefasst und den Betrieben übergeben.

Überhaupt gestaltete sich in der Folge die Arbeit mit Angebotskatalogen zu einer wichtigen Seite unserer Tätigkeit. Allen Betrieben teilten wir in einer Broschüre den Bedarf der Stadt an Versorgungs- und Betreuungseinrichtungen mit und forderten sie auf, sich mit Geld und mit Kapazitäten an ihrer Errichtung, Unterhaltung und Nutzung zu beteiligen. Auch ausbaufähige Wohnungen und Gebäude wurden an Betriebe zur Reparatur und eigenen Nutzung übergeben.

Von der Stadtplankommission wurde ebenfalls ein Angebotskatalog erarbeitet, der die Forschungsthemen der Karl-Marx-Universität und der Leipziger Institute der Akademie der Wissenschaften mit Vorschlägen zur Nutzung durch die Betriebe enthielt. Damit wurde die gemeinsame Arbeit von Forschungs- und Entwicklungsabteilungen der Kombinate und der Wissenschaftseinrichtungen in der Stadt zum beiderseitigen Nutzen intensi-



viert. Auf dieser Grundlage entstand 1980 ein Industrie-Hochschul-Komplex für Anlagenautomatisierung und 1982 ein Anwenderzentrum für Mikroelektronik.

Inzwischen verpflichteten Beschlüsse der Regierung alle produktionsmittelherstellenden Betriebe, industrielle Konsumgüter für die Bevölkerung zu produzieren. In der Stadtplankommission wurde eine Konsumgüterleitstelle gebildet, die den Bedarf des Großhandels erfasste und ihn als Planaufgaben entsprechend den Produktionsprofilen an die Betriebe abrechnungspflichtig übergab. Natürlich verursachte diese Art des Vorgehens in den Betrieben auch ökonomische Verluste, da neue Erzeugnisse zunächst eine geringe Produktivität hatten und keine Gewinne brachten. Die Zweckmäßigkeit dieses »Konsumgüterprogramms« war viele Jahre umstritten. Vorteile bestanden darin, dass größtenteils betriebliche Produktions- und Materialreserven für die Konsumgüterproduktion genutzt wurden und sich das Warenangebot für die Bevölkerung erweiterte. Um dieses Anliegen zu unterstützen, organisierte die Plankommission Materialbörsen. Dort erhielten Betriebe und Handwerker die Möglichkeit, Material- und andere Produktionsabfälle bzw. -reste auszutauschen. Davon wurde reger Gebrauch gemacht. Jede Börse brachte für mehrere Millionen Mark Umsatz.

### 3.4. Das letzte Jahrzehnt: Der Plan und das Leben

*»Ja, mach nur einen Plan  
Sei nur ein großes Licht!  
Und mach dann noch 'nen zweiten Plan  
Gehen tun sie beide nicht.«  
Bertolt Brecht, Das Lied von der Unzulänglichkeit  
menschlichen Strebens (Die Dreigroschenoper.)*

Die wirtschaftliche Entwicklung Leipzigs verschlechterte sich in den achtziger Jahren partiell noch schneller als die Gesamtsituation der DDR. »Insgesamt wurde in den 80er Jahren immer deutlicher, dass die DDR mit der ungenügenden Effektivität ihres Systems, der einseitigen Bindung an den Ostmarkt sowie durch das Embargo der westlichen Allianz nicht die Höhen der Hochtechnologie erreichen konnte«, so Gerhard Schürer als damaliger Vorsitzender der Staatlichen Plankommission. »Außerdem wurde deutlich, dass die Arbeitsproduktivität in der DDR etwa 40 Prozent hinter der der hochentwickelten kapitalistischen Länder zurückblieb.«<sup>11</sup>

Trotzdem liefen alle sozialpolitischen Maßnahmen in vollem Umfang weiter. Nach wie vor kostete eine Straßenbahnfahrt in Leipzig 16 Pfennige, die teuerste Kinokarte in der Mittelloge des Kinos Capitol zwei Mark, und die Mieten blieben niedrig wie eh und je. Am hohen Stand der Bildung, Kultur und des Gesundheits- und Sozialwesens wurden keine Abstriche gemacht. Jeder, der es wollte, konnte sein Kind ganztägig nach wie vor in eine Kindereinrichtung bringen, und das wichtigste: Arbeit war reichlich für alle da.

<sup>11</sup> Gerhard Schürer: *Gewagt und verloren*. Frankfurt/Oder 1996. 2. bearb. Aufl. S. 241.

### *Wachsende ökonomische Schwierigkeiten*

Von den meisten Bürgern der DDR, auch von den Leipzigern, wurde die günstige soziale Lage nicht mehr als etwas Besonderes oder als Errungenschaft des sozialistischen Staates wahrgenommen. Das gehörte einfach zum Alltag. Dabei konnten die Leipziger durch die zweimal jährlich in ihrer Heimatstadt stattfindende internationale Messe mit ihren Tausenden Westbesuchern und -ausstellern mehr als alle anderen in der DDR den Lebensstandard zwischen der DDR, der BRD und dem westlichen Ausland vergleichen. Auf der Messe wurden ihnen ständig die neuesten Errungenschaften von Wissenschaft und Technik in der Welt einschließlich der modernsten Erzeugnisse der Konsumgüterindustrie vorgeführt. Immer stärker entwickelte sich bei vielen Bürgern die Wunschvorstellung, wie in der DDR arbeiten und wie im Westen leben und verreisen zu können. Die Leipziger waren weltoffen und durch ihre besondere Situation sowohl in ihrer positiven als auch negativen Denk- und Handlungsweise vielen anderen DDR-Bürgern voraus. Hinzu kamen der Erwerb von »Westgeld« durch private Zimmervermietung und mit der Messe verbundene Verwandtenbesuche besonders aus der BRD. Leipzig exportierte als ein industrielles Ballungszentrum der DDR viel in das nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet. Diese günstigen Bedingungen erforderten eine hohe Zahl von Auslandsmonteuren, die als ausgewählte Spezialisten ständig in der gesamten Welt unterwegs waren. Sie brachten oftmals eine weltoffene Sicht auf internationale Ereignisse, verbunden mit einer hohen Summe harter Währung in die Stadt. In Leipzigs Intershops blühte das Geschäft.

Der Abwärtstrend in der DDR und damit auch in Leipzig zeigte sich an vielen Stellen. In dieser Zeit wurden auf dem X. Parteitag der SED der Fünfjahrplan 1981-1985 und auf dem XI. Parteitag der SED der Fünfjahrplan 1986-1990 verabschiedet. Dabei bereitete bereits die Ausarbeitung beider Planwerke infolge der verfehlten Wirtschaftspolitik erhebliche Schwierigkeiten. Die materiellen und finanziellen Ressourcen reichten für hohe Zielstellungen und eine optimale Plangestaltung nicht mehr aus.

Die Schwierigkeiten mit dem Plan riefen unter anderem eine noch größere Bürokratie hervor. Planung und Abrechnung wurden immer detaillierter. Ein besonders krasses Beispiel bürokratischer Auswüchse aus Leipzig sei benannt: Entsprechend der Wünsche der Bevölkerung sollte in den achtziger Jahren ein Trödelmarkt eingerichtet werden. So weit, so gut. Aber die Preisgestaltung der vielen Erzeugnisse unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Qualität wurde nicht dem Angebot und der Nachfrage, also dem freien Markt, überlassen. Die Finanzstadträtin musste jede einzelne Position überprüfen lassen und dabei die Preise der privaten Anbieter genehmigen. Man stelle sich die Übertragung dieser Methode auf die gesamte Wirtschaft mit ihrem riesigem Erzeugnissortiment vor! Damit wird klar, wie berechtigt die Forderung war, sich auf die Planung der führenden Positionen in der Wirtschaft zu beschränken und dem Markt eine größere Gestaltungskraft zu verleihen. Die DDR-Wirklichkeit zeigte das Gegenteil und so kursierte das Bonmot: »Eine Volkswirtschaft, die so etwas aushält, muss stark sein«.

Einschneidende Auswirkungen hatte Anfang der achtziger Jahre die Reduzierung der Lieferung von sowjetischem Erdöl an die DDR von 19 auf 17,1 Mio. Tonnen. Das machte sich auch in Leipzig durch geringere Zuteilungen an Treibstoff folgenschwer bemerkbar. In jeder Ratssitzung musste ich als Vorsitzender der Stadtplankommission, dem die Verteilung der Kontingente an die Fachorgane oblag, über ihre Inanspruchnahme berichten. Nur durch eine ständig operative Leitung wurde zum Beispiel das Notarztsystem aufrecht



erhalten. Straßenkehrmaschinen verkehrten schon lange nicht mehr; das Laub blieb in den Parkanlagen liegen. Ich erspare mir weitere Beispiele.

Infolge des Mangels an Bitumen, das bekanntlich aus Erdöl gewonnen wird, verschlechterte sich zusehends der Straßenzustand. Besonders im Frühjahr nach den Frostaufrüchen konnten die Schlaglöcher nur noch punktuell auf den Hauptstraßen beseitigt werden.

Von der Mangelwirtschaft besonders betroffen war die technische Infrastruktur. Die Aufrechterhaltung ihrer Funktionsfähigkeit erforderte ständig operative Entscheidungen. So erhielten zum Beispiel die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) als städtische Einrichtung aus dem Volkswirtschaftsplan der Stadt die Vorgabe, jährlich 18 bis 19 km Gleisnetz zu reparieren. Der Bedarf zur Sicherung der einfachen Reproduktion betrug jedoch 21 bis 23 km.

Vor allem im Winterhalbjahr brachen infolge eines hoffnungslos überalterten Rohrleitungssystems mehrmals täglich im Stadtgebiet Wasserrohre. Pausenlos waren Reparaturbrigaden im Einsatz. Auch die Brücken ringsum Leipzig waren in starkem Maße reparaturbedürftig. Ein Witzbold sagte für die nächste Zukunft voraus, dass die Innenstadt infolge zu erwartender Brückensperrungen nur noch mit Hubschraubern zu erreichen sein würde. Schließlich deckte das vorhandene Telefonnetz bei weitem nicht den Bedarf der Bevölkerung. Es passierte, dass Antragsteller bis zu fünf Jahren warten mussten, wenn die erforderliche Anschlussstelle nicht in der Nähe lag.

Die Maßstäbe für Erfolge wurden von Jahr zu Jahr bescheidener. Im Stadtzentrum freuten wir uns schon über gestaltete Fußgängerbereiche in Teilen der Grimmaischen und der Petersstraße. Mangels Baureparaturkapazitäten gelang es auch nicht, solche historischen Bauwerke wie den Grönländer in der Petersstraße oder Barthels Hof in der Hainstraße in der Nähe des Marktes zu restaurieren. Der neu gebildete VEB Denkmalpflege besaß nur für sehr wenige ausgewählte historische Gebäude die entsprechenden Rekonstruktionskapazitäten. Die Ansprüche an eine modernisierte Wohnung – ursprünglich sollte sie mit Sanitärzelle und modernem Heizsystem ausgestattet sein – reduzierten sich schließlich auf den Maßstab »sicher, trocken und warm«; von neuer Fassade und entkerntem Hinterhof war längst keine Rede mehr. Trotzdem freuten sich Zehntausende Leipziger Bürger über eine schöne, zweckmäßig eingerichtete Neubauwohnung. Jedoch verfielen große Teile der Innenstadt und viele Altbauwohnungen in fast allen Außenbezirken immer mehr. Das betraf auch zahlreiche Bürgerhäuser mit ihren einstmals attraktiven Fassaden.

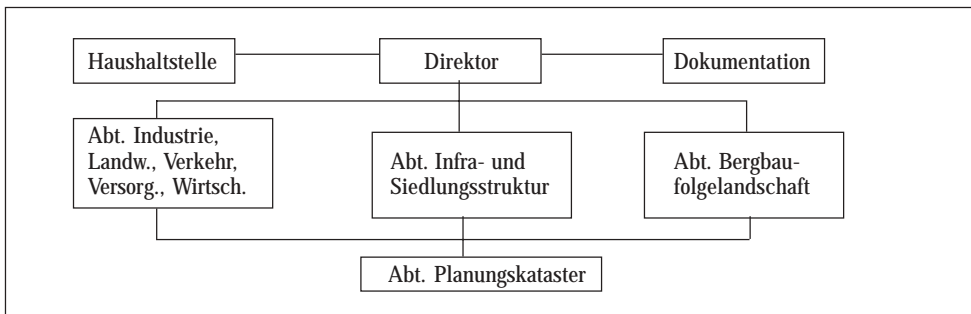
Die vom Leipziger Oberbürgermeister *Karl-Heinz Müller* Anfang der 80er Jahre zur Sicherung von Wohngebäuden ausgehende Initiative »Dächer dicht«, die von der Bevölkerung begrüßt wurde, kam nur sehr schleppend voran. Die hierfür benötigten Dachziegel reichten bei weitem nicht aus; neu gebildete Dachdeckerbrigaden wurden schließlich wieder aufgelöst. Ratsmitglieder, die in Hausversammlungen den Einwohnern die Situation zu erklären versuchten, wurden vielfach berechtigt beschimpft. Mir selbst ist es so geschehen, als ich in der Inneren Westvorstadt den Bewohnern eines attraktiven Eckhauses jahrelang erklären musste, dass die Dachreparatur immer noch nicht eingeordnet werden konnte. Schließlich mussten in den am meisten betroffenen Wohngebäuden die Dachgeschosse geräumt werden.

Vielfach wurden an den Jahresenden neue Wohnblöcke, Schulen und Kindereinrichtungen statistisch als bezugsfertig gemeldet, obwohl noch viele Restarbeiten mit ins

nächste Jahr genommen wurden. Oft wurden sogar für dringende Baureparaturen eingesetzte Kapazitäten abgezogen, um neugebaute Wohnungen fertigzustellen.

Je näher die DDR dem vierzigsten Jahrestag ihrer Gründung kam, desto deutlicher mussten Erfolge, die es durchaus gab, hervorgehoben werden. Mitte der achtziger Jahre begann das Ökonomische Forschungsinstitut bei der Staatlichen Plankommission unter Leitung von *Werner Ostwald* mit der Ausarbeitung einer langfristig angelegten Studie »Generalschema zur Standortverteilung der Produktivkräfte in der DDR«, an der alle Fachministerien, die Räte der Bezirke und auch die Großstädte beteiligt waren. Auch der Rat der Stadt Leipzig arbeitete unter Federführung der Stadtplankommission mit seinen Fachorganen aktiv an einer Stadtentwicklungskonzeption mit Blick auf das Jahr 2000. Begonnen wurde mit einer Analyse des Vorhandenen. Diese Einschätzung fiel seitens des Ökonomischen Forschungsinstituts zum Teil wesentlich positiver aus, als es die Realität hergab. So erinnere ich mich an einen heftigen Streit am Tisch des Vorsitzenden der Bezirksplankommission Leipzig, *Lothar Poppe*, mit Vertretern der Staatlichen Plankommission. An der Beratung nahm ich als Direktor des Büros für Territorialplanung des Bezirkes Leipzig teil.

Zum besseren Verständnis sei an dieser Stelle eine Einfügung erlaubt. Das Büro für Territorialplanung (BfT) unterstand sowohl dem Direktor des Ökonomischen Forschungsinstitutes bei der Staatlichen Plankommission als auch dem Vorsitzenden der Bezirksplankommission beim Rat des Bezirkes Leipzig. Seine Beschäftigten arbeiteten an den bezirklichen Aufgaben zur Standortverteilung der Produktivkräfte mit, schufen die Grundlagen für eine aktive und proportionale Standortpolitik im Bezirk und führten das Planungskataster. Es enthielt sämtliche vorhandenen Bauten des Hoch- und Tiefbaues. Ohne eine sachkundige Prüfung und Genehmigung des Büros durfte keine Baumaßnahme begonnen werden. Es besaß folgende Struktur:



Den Abteilungsleitern *Klaus Jung*, *Dieter Walter*, *Marianne Wagner* und *Wolfgang Rösler* waren insgesamt 40 Mitarbeiter/innen unterstellt, welche die verschiedensten Studiengebiete wie Territorialplanung, Volkswirtschaftsplanung, Landwirtschaft, Mathematik, Geografie und Jura vertraten. Das Leipziger BfT erarbeitete und führte als einziges in der DDR über 20 Jahre lang einen territorialen Planungsatlas durch seinen Initiator und Bearbeiter *Lothar Uhlig*.

Für alle Probleme des Braunkohlenabbaues im Süden und Norden Leipzigs bestand ein Büro für Bergbauangelegenheiten beim Vorsitzenden der Bezirksplankommission unter Leitung von *Roland Holzapfel*. In gemeinsamer Arbeit beider Büros entstanden erste

Entwürfe für die Gestaltung eines riesigen Naherholungsgebietes unter Nutzung rekultivierter landwirtschaftlicher Nutzflächen und der Wiederaufforstung der vom Braunkohletagebau zurückgelassenen Flächen im Südraum von Leipzig. Erste Tagebaurestlöcher wurden als Badeseen geflutet.

Zurück zur Auseinandersetzung mit dem Ökonomischen Forschungsinstitut: Trotz des von uns nachgewiesenen ungenügenden baulichen Zustandes des Straßennetzes oder von Schulen und Kindereinrichtungen wurde von zentraler Seite eingeschätzt, dass deren Kapazitäten völlig ausreichen. Dabei wurde lediglich der quantitative Aspekt bewertet. Der bauliche Zustand wurde unberücksichtigt gelassen. Es kam fast zum Eklat. Die Berliner Vertreter waren mehr oder weniger nur an positiven Beispielen interessiert, die sie als Leuchttürme darstellen konnten. Im Vertrauen informierten uns jedoch führende Soziologen der DDR und Fachleute der Bauakademie der DDR, dass im Durchschnitt der DDR auf diesem Gebiet bis zum Jahr 2000 die einfache Reproduktion nicht zu sichern sei.

Alle diese Beispiele, die beliebig erweitert werden könnten, verdeutlichen, dass die negative Entwicklung in der DDR ohne eine entschiedene Kursänderung mit einschneidenden Maßnahmen zur Setzung neuer Schwerpunkte nicht mehr aufzuhalten war. Statt dieser dringend notwendigen Reform erschien mit der Veröffentlichung des Buches: »Die DDR im Spiegel ihrer Bezirke«<sup>12</sup> 1989 zur Leipziger Buchmesse eine Würdigung erbrachter Leistungen in der DDR anlässlich ihres vierzigsten Jahrestages, die leider mit der Realität nicht mehr übereinstimmte. So hieß es bereits im Vorwort unter der Überschrift: »Ein stabiles territoriales Profil: Ein weiteres Charakteristikum des territorialen Profils der DDR ist ihre in allen Bezirken entwickelte territoriale Infrastruktur. Über alle Bezirke erstreckt sich ein dichtes, gut ausgebildetes Netz von Anlagen und Einrichtungen der Energiewirtschaft, der Wasserwirtschaft und des Verkehrswesens, also ein Netz der technischen Infrastruktur. Aus volkswirtschaftlicher Sicht lässt sich nachweisen, daß dieses Netz für die Ansprüche der weiteren Intensivierung der Volkswirtschaft ausreichend ist.«<sup>13</sup> In ähnlicher Form wurden die soziale Infrastruktur und vor allem die Situation der Industrie der DDR eingeschätzt. Natürlich gab es herausragende Leistungen der Beschäftigten in zahlreichen Kombinat und Betrieben mit weltmarktfähigen Erzeugnissen, jedoch mit zum Teil viel zu hohen Produktionskosten, die wesentlich auch dem ungenügenden baulichen Zustand der Produktionsgebäude geschuldet waren. Trotz neu angeschaffter Ausrüstungen in den Betrieben kamen sie insgesamt nicht über 60 Prozent der Arbeitsproduktivität hinaus, die in den hoch entwickelten westlichen Ländern erreicht wurde.

Die Einschätzungen im genannten Buch hielten einer objektiven wissenschaftlichen Betrachtung nicht stand. Auch mit der Herausgabe dieses Buches wurde die Reformunwilligkeit oder -unfähigkeit offenkundig. »Weiter so wie bisher« hieß die Losung. Dafür erhielten die Verantwortlichen von der Bevölkerung im Herbst 1989 die Quittung, beginnend in Leipzig. Jeden Montag zogen Tausende den Leipziger Ring entlang, um ihren Unwillen kund zu tun.

12 Werner Ostwald (Hg.): Die DDR im Spiegel ihrer Bezirke. Berlin 1989.

13 Ebenda. S. 18.

### *Ein Fazit: Grenzen der Planwirtschaft*

Trotz aller Beschränkungen versuchten die Menschen angestrengt, die mit der real existierenden Gesellschaftsordnung gegebenen Möglichkeiten für eine höhere Effektivität zu nutzen. Der auf dem VIII. Parteitag der SED formulierte und in entsprechende Beschlüsse gefasste Gedanke der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik sollte letztendlich dazu dienen, Sozialleistungen als Vorschuss zu gewähren. Sie sollten als Initialzündung für künftiges Wirtschaftswachstum dienen und in der Folge ihre Bezahlbarkeit sichern. Das erwies sich jedoch als Bumerang, weil das angestrebte System zur Stimulierung der Leistung in den Betrieben nicht funktionierte. Leistungsfördernde Anreize wie Leistungslohn, Prämiensystem, sozialistischer Wettbewerb, sozialistische Brigaden waren als Formen zwar vorhanden, kollidierten jedoch mit dem praktizierten Sozialverhalten gegenüber den Beschäftigten und dem zunehmend stockenden Produktionsrhythmus. Sie liefen allzu oft ins Leere, verloren ihre beabsichtigte Wirkung. Für die Arbeiter und Angestellten waren Arbeitsplatz und Grundlohn unter allen Umständen gesichert. Selbst bei asozialem Verhalten und ständig ungenügender Arbeitsleistung durfte niemand entlassen werden. Die Erziehung sollte im Betrieb durch das eigene Arbeitskollektiv erfolgen. Arbeitslose durfte es offiziell nicht geben.

Sogar führende Wirtschaftswissenschaftler der DDR vertraten in den achtziger Jahren die Auffassung, eine gewisse, kontrollierbare Anzahl von Arbeitslosen könnte sich produktionsfördernd in der Wirtschaft auswirken. Selbst der leitende Arbeitskräfteplaner in der Staatlichen Plankommission der DDR, *Heiner Merz*, ließ in persönlichen Gesprächen solche Überlegungen anklingen. Doch die Kombinatdirektoren, die jedes Jahr ihre Arbeitskräftepläne beim Vorsitzenden der Stadtplankommission verteidigten, kämpften um jede Stelle im Arbeitskräfteplan. Sie verfolgten dabei kombinatseigene Ziele. Es war durchaus möglich, straff gehaltene Arbeitskräftepläne bei einem kontinuierlichen Produktionsfluss einzuhalten. Da die DDR jedoch ohne Reserven wirtschaftete, waren Stockungen in der Produktion unausbleiblich. Trotz hoher und unwirtschaftlicher Lagerhaltung rief zeitweise nicht vorhandenes Material lange Arbeitspausen hervor. Überstunden und Sonntagsarbeit waren die Folge. Diese verursachten erhöhte Lohnkosten, die wiederum nach den bestätigten Arbeitskräfteplänen errechnet wurden. Der Kampf um erhöhte Arbeitskräftepläne war in erster Linie ein Kampf um größere Lohnmittel, um die durch Überstunden entstandenen höheren Summen bezahlen zu können. Es ergab einen fehlerhaften Kreislauf ohne Ende. Die einkalkulierte Hoffnung, dass sich soziale Vorleistungen bezahlt machen, erfüllte sich nicht.

Geringe Mieten, die bei weitem nicht die einfache Reproduktion sicherten, 16,5 Pfennige pro Straßenbahnfahrt – unabhängig von der Länge der Strecke und der Fahrzeit –, niedrige Eintrittspreise bei Theater und Kino, hohe Subventionen bei Lebensmitteln und vieles andere gaukelten eine heile Welt vor. In Wirklichkeit leitete diese Art von Preispolitik, von der Bevölkerung zunächst unbemerkt, die schleichende Verschuldung der DDR ein. In vielen Einwohnerversammlungen und aus den staatlichen Organen selbst kamen Vorschläge zur Erhöhung der Mieten, der Fahrpreise für die Straßenbahnen und weitere. Die damalige Stimmung und Bereitschaft der Bevölkerung hätten solche Veränderungen durchaus möglich gemacht. Konzepte für eine progressive Miete nach sozialen Gesichtspunkten lagen bereits fertig in den Tischkästen. Z. B. konnte es eine italienische Delegation, die Leipzig besuchte, gar nicht fassen, dass die Mieten im Zentrum genauso niedrig

waren wie am Stadtrand. Die Partei- und Staatsführung war infolge einer falschen Einschätzung der Lage nicht bereit, das zu ändern. So wurde eine wichtige Chance vertan, die DDR-Wirtschaft auch durch solche Maßnahmen der Preispolitik stabil zu halten.

Das Demokratieverständnis der DDR war vor allem darauf gerichtet, Tausende Bürger in irgendeiner Form in die gesellschaftliche Mitbestimmung einzubeziehen. »Plane mit – Arbeite mit – Regiere mit!« hieß damals die Losung, die in vielen Varianten umgesetzt wurde. Es gab die verschiedensten Möglichkeiten, sich aktiv zu betätigen. Dadurch wurde vielen der Eindruck vermittelt, mitentscheiden zu dürfen. In vielen örtlichen Fragen war das auch möglich. In wichtigen Fragen wurde jedoch eindeutig die vorhandene politische Macht genutzt, als richtig angesehene Ziele durchzusetzen.

Zentralistische Planvorgaben bis in alle Einzelheiten ließen den Abgeordneten, den Städten und Gemeinden sowie den Betrieben nur geringen Freiraum für eigene Entscheidungen. *Günter Mittag*, Sekretär für Wirtschaft im Politbüro der SED, hielt vor jeder Messe in Leipzig seine bekannt-berühmten Seminare mit den Generaldirektoren der Kombinate ab. Über Nacht entstanden unter Druck weitere und höhere Produktionsverpflichtungen, die weder materiell noch finanziell abgesichert waren. Diese »Gegenplanbewegung« schrieb über die Staatlichen Planaufgaben hinaus höhere Produktionsziele fest. Sie sollten ausschließlich durch freiwillige Arbeitsleistungen der Beschäftigten in den Betrieben erbracht werden. Die Arbeiter erfuhren erst davon, nachdem ihr Kombinatdirektor die Verpflichtung unterschrieben hatte. In den Tageszeitungen erschienen diese Verpflichtungen jedoch als freiwillige Bereitschaftserklärungen der Belegschaften. Da die Arbeiter, Ingenieure und Wissenschaftler zum größten Teil eine hohe Arbeitsmoral, reiche Fachkenntnisse und Erfindergeist besaßen, versuchten sie mit großer Kraftanstrengung immer wieder, auch den aufgestockten Plan zu erfüllen.

Wir haben uns nach der Wende oft gefragt, wieso die DDR auf einmal wie ein Kartenhaus zusammenfiel, so dass selbst die politischen Gegner überrascht waren. Diese Formen einer willkürlichen und den praktischen Erfahrungen widersprechenden Wirtschaftspolitik mögen eine der Ursachen gewesen sein. Steter Tropfen höhlt den Stein.

## 4. Generalbebauungsplanung – Ziele, Aussagen und Ergebnisse

*Horst Siegel*

*»Bauen ist ein Abenteuer! Nächst der Liebe und dem Tod das wunderbarste Abenteuer dieses Lebens.«  
Otto Bartning<sup>1</sup>*

Einige werden sich fragen, was soll diese Retrospektive in die zweite Hälfte des vergangenen Jahrhunderts; denn ein Sprichwort sagt: »Die Mühle dreht sich nicht vom gestrigen Winde.« Das stimmt natürlich. Ob allerdings auch genügend Wind ansteht, dafür ist die Wahl des Standortes ausschlaggebend, und diese Entscheidung ist nicht von »heute«, sondern bereits von »gestern«. Und so hat ein jedes Wohin sein Woher, und so ist es auch mit dem Antlitz und dem Gefüge einer Stadt.

Vieles, was wir damals als mögliche Zukunftsvision erdachten, ist für die heutige Planung baulich Überkommenes, das unter veränderten Bedingungen erhalten, ausgedeutet oder neu errichtet werden muss. Dazu gehört auch das, was seinerzeit mangels wirtschaftlicher Potenzen nicht realisiert werden konnte, vor allem die Sanierung wertvoller Bausubstanz, aber auch die gezielte Aussonderung und Entkernung in stark überbauten alten Stadtvierteln.

Die Planung und Gestaltung städtischer Siedlungssysteme ist immer eng verbunden mit der Art, wie die Menschen *arbeiten, wohnen, sich bilden und erholen*, also wie sie sich ihre individuellen und gemeinschaftlich bedingten *Kommunikationen* organisieren – eingebettet in dem wechselseitigen Beziehungsgeflecht von Mensch und Umwelt sowie dessen ästhetischer Ausformung. Dabei geht es im Kern auch um die Dialektik zwischen den sich stetig verändernden menschlichen Bedürfnissen und der relativen Stabilität der baulichen Substanz, um den Widerspruch zwischen der Dynamik von Funktionsentwicklungen sowie der Statik von Trägern und Hüllen der Funktionen.<sup>2</sup> Hierfür effektive Angebote zu unterbreiten, darin besteht eine der wichtigsten *Aufgabe der Generalbebauungsplanung*.

Veränderungen, Ergänzungen und Umnutzungen, ja sogar Rückbau, sind international alltägliche Prozesse. Endgültiges gibt es nicht; auch nicht in der Baukunst; denn

---

1 Otto Bartning in kurzen Worten. In: Oskar Beyer: Aus Schriften und Reden des Architekten. Hamburg 1954. S. 14. (O. B. war 1926-30 Direktor der Staatl. Hochschule für Handwerk und Baukunst in Weimar).

2 Horst Siegel: Zu Problemen der Funktionsverflechtung und Funktionsüberlagerung in städtischen Siedlungssystemen sowie zu daraus resultierenden Aufgaben für die Stadtplanung. In: Wiss. Zeitschr. der TU Dresden; Dresden 22 (1973) 4. S. 569-575.



nichts ist beständiger als der Wandel. Und so ist »das Neue (stets) das, was sich selbst dadurch hinter sich lässt, dass es sich unentwegt auf das Vertraute einstellt.«<sup>3</sup>

#### 4.1. Der erste Leipziger Generalbebauungsplan von 1929

Den 13. Februar 1911 kann man als den »Tag der Zeugung« des Generalbebauungsplanes der Stadt Leipzig bezeichnen. Denn die Aktenlage besagt, dass an diesem Tage der damalige Leiter des Stadterweiterungsamtes, *Hans Strobel*, erstmals schriftlich den Vorschlag unterbreitete: »Die Aufstellung eines Verkehrsplanes oder besser *Generalbebauungsplanes* [Hervorhebung H. S.] ist als Grundlage für die großen Zusammenhänge und für die Bearbeitung der Einzelbebauungspläne für Leipzig ebenso dringlich als wichtig.«<sup>4</sup> Bis dahin ging man immer davon aus, dass es genüge, einen Verkehrsplan vorzulegen und in »diesem Plan würden sich dann die innerhalb seines Gebiets aufzustellenden Bebauungspläne tunlichst anzupassen haben.«<sup>5</sup>

18 Jahre später – die zügige Bearbeitung wurde durch die Wirren des Ersten Weltkrieges unterbrochen – also 1929, legte Stadtbaurat *Hubert Ritter* den *ersten Generalbebauungsplan* vor.<sup>6</sup> Er erhielt im November 1930 die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung.<sup>7</sup> Damit gehörte Leipzig zu den ersten Städten, die über ein derartiges Planwerk verfügten. Bis dahin waren »an Generalbebauungsplänen deutscher Städte nur zwei an die Öffentlichkeit gelangt: derjenige von Köln im Jahre 1923 und derjenige für den Raum Essen im Jahre 1927.«<sup>8</sup> München hatte jedoch »[...] schon im Jahre 1892 einen Ideenwettbewerb für einen Generalbebauungsplan ausgeschrieben [...]« und »[...] dadurch zeitlich einen großen Vorzug vor anderen Städten gewonnen.«<sup>9</sup> Allerdings gab es in Leipzig bereits 1875 den aktenkundigen Hinweis, dass ein »Gesamtplan der Stadt« stets im Auge zu behalten sei; und des weiteren ist von einem »Totalbebauungsplan der Architekten« die Rede, ohne ihn jedoch näher zu erläutern.<sup>10</sup>

Die Bearbeiter des damaligen Leipziger Generalbebauungsplanes waren sich offensichtlich darüber im klaren, dass sehr komplexe Aufgaben gelöst werden mussten. Dazu gehörte »[...] in erster Linie die Schaffung einer Generalidee der Stadterweiterung für die nächsten 80-100 Jahre, die sich nicht auf die Darstellung der Verkehrsverhältnisse beschränkt, die vielmehr auch Aufschluss gibt über eine zweckmäßige Verteilung der

3 Wilhelm von Humboldt – zitiert in: Stadt der Architektur / Architektur der Stadt. Berlin 1900-2000. Berlin 2000. S. 7.

4 Hans Strobel: Stellungnahme zum Generalverkehrsplan/Generalbebauungsplan (13.2.1911). Stadtarchiv Leipzig. Kap. 24. Bd. 1. Akte Nr. 2338. Bl. 51.

5 Ministerium des Inneren, Dresden. 23. Jan. 1909. Stadtarchiv Leipzig. Kap. 24. Bd. 1. Akte Nr. 2338. Bl. 41.

6 Der Generalbebauungsplan der Stadt Leipzig. 1929. Stadtarchiv Leipzig.

7 Stadtverordnetenversammlung zu Leipzig am 12. Nov. 1930. Notiz von der Gesamtsitzung. Stadtarchiv Leipzig. Kap. 24. Akte Nr.: 2338; Bd. 3; Bl. 178-182.

8 Das kommende Leipzig. Stadtarchiv Leipzig. Kap. 24. Akte Nr.: 2338; Bd. 3; Bl. 175 / 176.

9 Bericht des Leiters des Stadterweiterungsamtes Leipzig (Strobel) vom 31. März 1911. Stadtarchiv Leipzig. Kap. 19. Akte Nr. 145. S. 45.

10 Stadtarchiv Leipzig. Acta, den südwestlichen Bebauungsplan betreffend. Akte Nr. 1875. Kap. 24. Nr. 100. S. 16 u. S. 18, Vol. I.; Zitiert in: Kurt Ackermann: Die Herausbildung der Stadtplanung in Leipzig und ihre Entwicklung bis zum ersten Generalbebauungsplan 1929 unter besonderer Beachtung der Verkehrsplanung. In: Leipzig – aus Vergangenheit und Gegenwart. Beiträge zur Stadtgeschichte 5. Leipzig 1988. (S. 145-191). S. 148 u. 149.



Bevölkerungsmassen in bezug auf Wohndichte und Wohnqualität, über die Scheidung zwischen Geschäfts-, Fabrik- und Wohngebieten, die Schaffung von neuen Vorstadtzentren, über den späteren Bedarf an öffentlichen Bauanlagen, an Frei- und Wasserflächen, über die Frage eines Grüngürtels, die Ermöglichung und Erzeugung schöner Stadtbilder und so weiter. Von diesen Faktoren sozialer, hygienischer, wirtschaftlicher Art wird rückwirkend die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse wesentlich abhängen müssen. Eines lässt sich vom anderen nicht trennen«.<sup>11</sup>

Wenn man sich heute *Hans Strobels* Grundpositionen von 1911 in Erinnerung ruft, ergänzt durch die Aussagen des 29er Generalbebauungsplanes, ist man doch darüber erstaunt, wie von den Altvorderen bereits vor nahezu einem Jahrhundert die grundlegenden Planungsfragen der Großstadt Leipzig erkannt und dokumentiert worden sind. Sie umfassten auch die Beziehungen zu ihrem Umland, die in allen nachfolgenden Planungen eine wichtige Rolle spielten, und das unabhängig von der jeweiligen Gesellschaftsformation. Erkennbare internationale Entwicklungstendenzen wurden aufgenommen – einschließlich der damals als progressiv dargestellten Funktionstrennungen. Es waren Tendenzen, die später auch ihren Niederschlag in der »Charta von Athen« (1933) fanden.<sup>12</sup>

Eine derartig fortschrittliche Herangehensweise stieß allerdings in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts an politische Schranken; insbesondere an die des Eigentums von Grund und Boden sowie an die damit verbundenen Bodenspekulationen. So enthält dieser Generalbebauungsplan u. a. die Aussage: »Von den Zeichnungen werden nur solche veröffentlicht, die sich mit der Untersuchung der Gegebenheit befassen. Zielpläne bleiben in der Schublade. [...] Die praktische Auswirkung des Generalbebauungsplanes erfolgt in Teilbebauungsplänen und in Ortsgesetzen. Beide beschränken sich in der Regel auf kleine Ausschnitte der Stadtlfläche. [...] Die Beschränkung der Teilbebauungspläne auf kleine und kleinste Ausschnitte der Stadtlfläche vermindert den Anlass zur Spekulation [...]«.<sup>13</sup>

In den Plandarstellungen wird ein für Leipzig wichtiges Charakteristikum sichtbar: die Auflockerung der dicht bebauten Stadtgevierte durch Nutzung und Erweiterung der natürlich gegebenen Auen- und Grünzüge. Im City-Bereich spielen die Aussagen zur planmäßigen Verteilung der Flächen für Arbeit und Wohnen eine besondere Rolle. Das findet auch seinen Niederschlag in teilweise utopisch anmutenden Ideen- und Modell-Skizzen für den zentralen Bereich der Stadt. Nach der bereits erwähnten Bestätigung des Generalbebauungsplanes durch die Stadtverordneten im November 1930 erfolgte die Bearbeitung von Teilbebauungsplänen und Ortsgesetzen.<sup>14</sup>

1941 wurde der Leipziger Architekt *Kurt Mänicke* vom Oberbürgermeister der Stadt mit der »Generalplanung für die Reichsmessestadt Leipzig« beauftragt. Das Ziel bestand darin, die Umgestaltung der Stadt nach dem nahe geglaubten Kriegsende vorzubereiten.

11 Siehe Anmerkung 4. Bl. 53.

12 Vgl. Städtebau. Grundsätze – Methoden – Beispiele – Richtwerte. Hg.: Bauakademie der DDR. Institut für Städtebau und Architektur. Berlin 1979. S. 41. – Herbert Ricken: Der Architekt. Geschichte eines Berufs. Bauakademie der DDR; Schriften des Instituts für Städtebau und Architektur. Berlin 1977. S. 121–124.

13 Siehe Anmerkung 6. S. 3 u. 4.

14 Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig: Die Bebauungspläne (Ortsgesetze) der Stadt Leipzig ab 1884–1949. Bürointernes Arbeitsmaterial (Stand: 20.8.1982). Bis Ende 1939 wurden insgesamt 13 Teilbebauungspläne / Ortsgesetze genehmigt; weitere 22 waren in Bearbeitung.

In den Folgejahren überlagerte sich jedoch diese Tätigkeit mit dem Wirken des von *Albert Speer* eingerichteten Arbeitsstabs »Wiederaufbauplanung zerstörter Städte«. *Hermann Giesler*, der Architekt des Weimarer Gauforums, wurde als Berater für Sachsen eingesetzt und begleitete somit auch die Leipziger Planungen. Verbunden damit und getragen von der Losung der Nationalsozialisten, jedem Arbeiter sein Heim zu geben, »in dem er sich fühle wie in einer Burg«<sup>15</sup>, spielten Studien zur Entwicklung der Einwohner sowie zur »Raumnot der Reichsmessestadt Leipzig« eine große Rolle.<sup>16</sup> Praktische Umsetzungen erfolgten nur partiell; der Wohnungsbau erlag bereits kurz nach Kriegsbeginn fast völlig.

#### 4.2. Baupläne der unmittelbaren Nachkriegszeit

»Als die Stadt im Frühjahr 1945 von den alliierten Truppen besetzt wurde, blutete sie aus zahllosen Wunden«<sup>17</sup> – so schilderte der langjährige Oberbürgermeister der unmittelbaren Nachkriegszeit, *Erich Zeigner*, die Situation am Neubeginn. Aber der Blick der Leipziger Bürger war nach vorn gerichtet. Schließlich verdankt diese Stadt ihre große historische Entwicklung weder klerikaler noch fürstlicher Gunst, sondern dem Fleiß, der Zähigkeit und der Intelligenz ihrer Bewohner. Das belegt auch ein in die Zukunft weisendes städtebauliches Programm, das bereits 1946 vom Oberbürgermeister veröffentlicht wurde – siehe Faksimile in Bild 4.1.

Ein von der KPD am 3. März 1946 beschlossenes Wohnungsbauprogramm war in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung. »Was dem heutigen Leser auf den ersten Blick wie ein Maßnahmenkatalog zur Linderung der damaligen Wohnungsnot und zur Klärung der dringendsten Probleme des Wiederaufbaus erscheint, war in Wirklichkeit ein auf längerfristige Realisierung angelegtes Konzept der Umgestaltung der politischen und ökonomischen Grundlagen des Bodenrechts, des Wohnungsbaus und der Wohnungswirtschaft.« Es wurde ein grundlegend neues Planungs-, Bau- und Bodenrecht gefordert, »ein Instrument der gemeindlichen Selbstverwaltungen, welches die Durchführung der Wiederaufbaupläne sichert und alle Hemmungen durch private Willkür im Interesse der Allgemeinheit ausschaltet.«<sup>18</sup> Die Umsetzung dieser Programmatik vollzog sich in städtebaulichen Planungsdokumenten widersprüchlich. Sie waren bedingt durch die unterschiedlichsten politischen und fachlichen Positionen der an der Planungsarbeit Beteiligten. Dazu liegen umfangreiche Recherchen von *Ralf Koch*<sup>19</sup> vor, die insbesondere den Zeitraum von 1945 bis 1955 umfassen.

Im Kern ging es darum, das Unglück der stark zerstörten Stadt zugleich als Chance zu nutzen, nicht nur, um sie »wieder aufzubauen«, sondern um sie »verbessert aufzubauen«. Es ging um wichtige prinzipielle Planungsansätze, wie zum Beispiel: die Auflockerung

15 Geschichte des Wohnens. Bd. 4: 1918-1945. Reform – Reaktion – Zerstörung. Hg.: Gert Kähler. Stuttgart 1996. S. 404ff.

16 Oberbürgermeister der Reichsmessestadt Leipzig: Die Raumnot der Reichsmesse-Stadt Leipzig. 1941.

17 Erich Zeigner: Leipzig – gestern – heute – und morgen. In: Leipzig – gestern – heute – morgen. Ein Atlas. SED-Kreisvorstand Leipzig. August 1946. S. 19-21.

18 Thomas Topfstedt: Wohnen und Städtebau in der DDR. In: Geschichte des Wohnens. Bd. 5: Von 1945 bis heute. Aufbau – Neubau – Umbau. Hg.: Ingeborg Flagge. Stuttgart 1999. S. 425.

19 Ralf Koch: Leipzig und Dresden; Städte des Wiederaufbaus in Sachsen. Stadtplanung, Architektur, Architekten 1945-1955. Diss. Universität Leipzig 1999.

in politischer wie in kultureller Beziehung in überaus eindrucksvoller Weise unterstreichen.

Immer wieder wird aber der Anblick der zerrümmerten Stadtteile für uns eine Mahnung sein, alle Kräfte zusammenzufassen, um unsere Stadt neu erstehen zu lassen. Dabei schweifen unsere Augen in die Zukunft, sie sehen das Morgen, und ich will versuchen, diesem Blick in die Zukunft ein enger umrissenes Ziel zu setzen.

Der Wiederaufbau einer schwer beschädigten Stadt ist die Aufgabe vieler, vieler Jahre; er setzt ein Programm auf lange Sicht voraus. Nicht nur die finanzielle Lage unseres Volkes, auch die Materialschwierigkeiten zwingen uns, ganz besonnen das Mögliche von dem Wünschenswerten zu scheiden. Aber wir haben nicht nur die Zuversicht, sondern auch den eisernen Willen, viele Fragen der baulichen und verkehrsmäßigen Gestaltung unserer Stadt besser zu lösen, als dies in der Vergangenheit geschehen ist. Wir werden keine Prunkgebäude aufführen können, wir werden auf manchen Luxus verzichten müssen. So wollen wir diese Verzichte ausgleichen durch eine gesunde, einfache und zweckentsprechende, aber doch unseren Schönheitsbedürfnissen Rechnung tragende, außerdem aber sozial ausgleichende Gestaltung unserer Wohn- und Industrieviertel, durch die Entwicklung zweckentsprechender Verkehrslinien, durch die Anlage von Grünflächen und Nutzgärten. Je mehr Verantwortungsbewußtsein wir heute zeigen, um so besser werden die kommenden Geschlechter sich entwickeln können.

Der für Leipzig eigentümliche und so reizvolle Ring unserer Promenaden muß erhalten bleiben. Aber schon das Straßensystem unserer Innenstadt wird manche Korrektur erfahren müssen. Wir müssen prüfen, ob es möglich sein wird, vom Hauptbahnhof nach dem Bayrischen Bahnhof eine durchgehende Bahnverbindung zu schaffen, die uns die günstigsten Möglichkeiten des Durchgangsverkehrs eröffnet. Ähnlich liegt es mit dem Kanalproblem. Das Transportproblem ist heute von so entscheidender Bedeutung, daß wir unbedingt die Möglichkeiten der billigen Heranschaffung von Massengütern und Rohstoffen schaffen müssen.

Dazu kommt aber weiter eine Frage von außerordentlicher Tragweite: Werden wir alle durch

die Bombenangriffe zerstörten Wohn- und Geschäftsviertel wieder aufbauen dürfen? Die Stadt liegt ja inmitten eines großen Braunkohlengebietes, wir sitzen sozusagen auf der Kohle. Dieses Kohlenflöz ist von großer Ausdehnung und von beträchtlicher Tiefe. Über ihm liegt eine Deckschicht von etwa 60 Metern und dieses bedeutet bei den heutigen Abbaumethoden keine wesentliche Erschwerung. Der Abbau dieses mächtigen Kohlenfeldes rückt vom Süden und vom Südwesten her in schnellem Tempo an die Stadt heran. Aus wirtschaftlichen Gründen ist es nicht angängig, auf den Abbau zu verzichten, ihn auch nur hinauszuzögern. Jeder Tag belehrt uns darüber in der eindrucksvollsten Form. Nach Erreichen der jetzigen Stadtgrenze ist im Süden kein Siedlungsraum von Belang mehr zur Verfügung. Der Wiederaufbau unserer Stadt muß darauf Rücksicht nehmen, daß nicht Gebäude errichtet werden, die schon nach 20 oder 30 Jahren im Zusammenhang mit dem Kohleabbau der Vernichtung anheimfallen. Ausweichen können wir städtebaulich nur nach dem Osten hin, wo ein verhältnismäßig schmaler Korridor zwischen den Abbaugebieten sich eröffnet. Dort werden unsere neuen Wohnviertel entstehen, unsere neuen Industrieanlagen. Und wir werden dabei versuchen müssen, für den Buchhandel und das graphische Gewerbe, für die Rauchwarenbranche und für die Messe, für unsere Universität und für eine neue chemische Industrie, die sich auf der Kohle aufbaut, zusammenhängende Viertel mit guten Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen. Außerdem wird eine allgemeine Auflockerung der Bebauung notwendig sein, die Behausungsdichte unserer Stadt zwingt dazu. Die Elendsviertel, die Hinterhäuser, die gesundheitlich bedrohten Stadtgebiete, die nicht den Bombenangriffen zum Opfer fielen, sollen durch das Verantwortungsbewußtsein einer sozial wahrgewordenen neuen Generation bereinigt werden.

Städtebauliche Planungen tragen erst spät ihre Früchte. Wir wissen, daß unsere Zeit sowieso schon mit schwersten Aufgaben belastet ist. Aber wir setzen allen diesen Schwierigkeiten den Fleiß, das Verantwortungsbewußtsein und die Zähigkeit unserer Bevölkerung entgegen.

Bild 4.1: Aus dem städtebaulichen Zukunftsprogramm des Leipziger OBМ Erich Zeigner. (Faksimile. Quelle: LEIPZIG gestern – heute – morgen. EIN ATLAS. Hg.: SED-Kreisvorstand. Leipzig August 1946. S. 21. Hervorhebungen: H. S.)

der Baudichte, den weitgehenden Erhalt des Stadtkerns in seiner Grundrisstruktur, die Pflege lokaler Bautraditionen, die Verbreiterung bzw. Begradigung von Hauptverkehrsstraßen sowie die Standortplanung für den Wohnungsneubau im zentralen Bereich und/oder am Rande der Stadt. Gleichzeitig mussten Entscheidungen gefällt werden, ob zunächst die Wiederinstandsetzung und der Erhalt der baulichen Anlagen in den Vordergrund rücken und in einer zweiten Etappe der Neubau eingeordnet wird, oder ob beides gleichzeitig bewältigt werden kann.<sup>20</sup>

Die Planungen für die schwer beschädigte Innere Altstadt, das Stadtzentrum, begannen schon wenige Wochen nach Kriegsende. Das Ergebnis fand seinen Niederschlag in der »*Satzung über die Bebauung von Leipzig – Innere Altstadt*« (1948/49).<sup>21</sup> Bestandteil dieser Satzung war auch der Bebauungsplan (Nr. 56 des Gesamtplanes).<sup>22</sup>

Die gesamtstädtischen Entwicklungskonzepte wurden in einem »*Ortsplan*« (1949/50)<sup>23</sup> erfasst. Es galt der Leitsatz: »Keine Möglichkeiten für die Zukunft verbauen«. Als Endziel schwebte den Planern nicht nur eine Neuordnung der Bebauung im städtebaulich-architektonischen Sinne vor, sondern eine neue Organisation der Stadt mit einer möglichst klaren Trennung der Gebiete des Wohnens, der Arbeit, der Kultur, des Verwaltens u. a. m. Nachfolgend werden aus diesem Dokument einige Passagen der Erläuterung wiedergegeben:

»Gegenüber dem alten Generalbebauungsplan, der eine Entwicklung der Stadt bis zu 1 Million Einwohnern vorsah, rechnet der neue Plan im Höchstfalle mit 600 000 bis 700 000 Einwohnern. Nach dem vorliegenden Altersaufbau der Bevölkerung lässt sich zwar ein starkes Absinken der Einwohner errechnen, jedoch wird angenommen, dass die Stadt Anziehungskraft genug besitzt, um diese Schrumpfung durch Zuwanderung auszugleichen. Der Organismus der Stadt ist in seiner Gesamtstruktur als gesund anzusprechen, bedarf in seinen Einzelheiten jedoch erheblicher *Sanierungsmaßnahmen*. Breite Grünzüge ziehen sich in die Stadt hinein und durch sie hindurch. Die stark überbevölkerten Stadtteile im Osten und Westen aber weisen nur spärliches Grün in erreichbarer Entfernung auf. Der Plan sieht daher eine Verbindung der in die Stadt eindringenden *Grünzüge* mit dem die Innenstadt umgebenden Promenadenring vor. Eine ausreichende Durchgrünung und *Auflockerung der überbevölkerten Wohngebiete* wird angestrebt. Die Entflechtung der sogenannten »gemischten Gebiete«, die sowohl Gewerbebetriebe und Wohnungen aufweisen, ist vorgesehen. Die Entwicklung der Stadt wird voraussichtlich im Westen liegen, da Hafen und Kanal sehr günstige Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industrien besitzen. Es wird daher die Entwicklung gewisser Industrien im Zuge des Kanals angenommen, wobei die entsprechenden Wohngebiete am gegenüberliegenden Rande der Aue liegen würden, durch den breiten Grünzug vor den Belästigungen durch die Industrien geschützt. Ob dem Hafen die ihm zugedachte Bedeutung für die Stadtentwicklung zukommen wird, werden die weiteren Untersuchungen ergeben.«<sup>24</sup>

20 Siehe Walther Beyer: Plan und Weg zum Aufbau Leipzigs. Denkschrift des Dezernenten für das Bauwesen der Stadt Leipzig. 31. März 1946. S. 5-13.

21 Satzung über die Bebauung von Leipzig – Innere Altstadt (Nr. 56 des Gesamtplanes). In: Leipzig. Neuordnung und Gestaltung der Inneren Altstadt. 1949.

22 Vertiefende Aussagen bei Ambros G. Gross im folgenden Beitrag »Stadtzentrum Leipzig«.

23 Rat der Stadt Leipzig, Dezernat Bauwesen: Planung und Wiederaufbau. Das Dezernat Bauwesen stellt zur Kritik und Diskussion. Ein Bericht über die gleichnamige Ausstellung vom 15. November bis 11. Dezember 1949.

24 Ebenda: S. 11-12.

Das Konzept lehnte sich stark an die internationalen Leitlinien der »Charta von Athen« (1933) an, vor allem hinsichtlich der angestrebten konsequenten Funktionstrennungen. Man differenzierte damals noch zu wenig zwischen verträglichen und nicht verträglichen Funktionsverflechtungen sowie Funktionsüberlagerungen. Dies erfolgte erst später, etwa Ende der 60er/Anfang der 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Der »Entwicklungsplan/Ortsplan« von 1949/50 wurde öffentlich breit diskutiert, eng verbunden mit dem Leitgedanken: mitdenken, mitarbeiten, mitverantworten. Die veränderten gesellschaftlichen Verhältnisse schufen dafür die Voraussetzungen, vor allem hinsichtlich des Verfügungsrechtes über Grund und Boden, weil dadurch Bodenspekulationen bei Kenntnis langfristiger Stadtentwicklungskonzepte unterbunden worden sind.

»Jeder Besucher der Ausstellung hatte Gelegenheit, sich an Hand der Pläne, Zeichnungen, Fotos und Modelle eingehend mit den Fragen des Wiederaufbaues, des Verkehrs, der Grünflächenplanung, des Wohnungsbaues usw. zu beschäftigen. Es lag also nahe, die Bevölkerung zu einem *Wettbewerb* aufzufordern und uns ihre Gedanken über die Wiederaufbaufragen, Anregungen und Vorschläge für Verbesserungen und zweckmäßigere Lösungen mitzuteilen.«<sup>25</sup> Das engagierte Interesse der Leipziger Bürger für die Entwicklung und Gestaltung ihrer Stadt hat Tradition und spiegelte sich auch hier wider. 251 Vorschläge wurden eingesandt und von Fachgremien beurteilt. Davon sind 65 Beiträge (vor allem Anregungen zu Verkehrsfragen, Umwandlungen von großen Wohnungen, Errichtung eines neuen Messehauses, Gestaltung von Grünzügen und vieles andere mehr) in die weitere Planungsarbeit einbezogen worden.

### 4.3. Städtebauliche Planungen in den 50er Jahren

Mit dem einführenden Beitrag<sup>26</sup> dieser Publikation wird bereits darauf verwiesen, dass das Planen und das Bauen in den 50er Jahren und darüber hinaus entscheidend geprägt wurden durch drei Regierungsbeschlüsse zur Baupolitik der DDR:

- Die »Sechzehn Grundsätze des Städtebaus« (Juli 1950)<sup>27</sup>,
- Das Gesetz über den Aufbau der Städte in der DDR – »Aufbaugesetz« (Sept. 1950)<sup>28</sup>,
- Die Industrialisierung des Bauens und weitere Entwicklung der Typisierung (1955)<sup>29</sup>.

Die *Sechzehn Grundsätze des Städtebaus* waren zur damaligen Zeit ein Dokument von großer theoretischer und praktischer Tragweite. Sie entstanden schon wenige Monate nach der Gründung der DDR. In ihnen wurden sowohl die »Charta von Athen« als auch die sowjetischen Auffassungen und die in den 20er Jahren mit dem neuen Bauen in Deutschland gewonnen Erkenntnisse kritisch verarbeitet. Sie bildeten zusammen mit dem *Aufbaugesetz*, welches das Verfügungsrecht der Gesellschaft über Grund und Boden

25 Ebenda: S. 14f.

26 Joachim Tesch: Bedingungen für das Bauen in den Städten der DDR. Siehe vorliegende Publikation. S. 19-48.

27 Grundsätze des Städtebaus. Von der DDR-Regierung am 27. Juli 1950 beschlossen. In: Ministerial-Blatt der DDR 1950 Nr. 25 vom 16.9.1950.

28 Gesetz über den Aufbau der Städte in der DDR und der Hauptstadt Deutschlands, Berlin (Aufbaugesetz) vom 6.9.1950. GBl. Nr. 104. S. 965.

29 Beschluss zur Industrialisierung des Bauens und weiteren Entwicklung der Typisierung. Erste Baukonferenz der DDR. 3.-6.4.1955. Berlin. Siehe auch: Walter Ulbricht: Die neuen Aufgaben im Nationalen Aufbau. In: Sonderbeilage der Zeitschrift »Deutsche Architektur« 4(1955)4.



festlegte, entscheidende programmatische Grundlagen für das Städtebau- und Architekturschaffen und gaben Orientierungen für den bevorstehenden Aufbau der zerstörten Städte.<sup>30</sup> Als universell zutreffend erwies sich der 15. Grundsatz: »Für die Stadtplanung wie für die architektonische Gestaltung gibt es kein abstraktes Schema. Entscheidend ist die Zusammenfassung der wesentlichsten Faktoren und Forderungen des Lebens«.

In der Präambel zum *Aufbaugesetz* wird betont, dass der Aufbau und die Neugestaltung unserer Städte nicht auf der Grundlage der überholten Prinzipien des Städtebaus erfolgen können. Der Aufbau im Rahmen der Volkswirtschaftspläne wird als eine der vordringlichsten Aufgaben dargestellt. Zu den in erster Linie genannten Städten, die für die Regierung der DDR wichtig waren, gehörte *Leipzig*.

Die neuen Prämissen erforderten auch für Leipzig, die bis dahin vorliegenden städtebaulichen Konzeptionen zu überarbeiten. Zunächst entstand der »Flächennutzungsplan« (Entwurf – Nov. 1950)<sup>31</sup>, der nach umfangreichen Beratungen durch die Regierung in Berlin im August 1952 bestätigt wurde<sup>32</sup>. Diese *Städtebauliche Planung der Stadt Leipzig* ging von einer möglichen Entwicklung auf 750 000 Einwohner aus und enthielt u. a. den Flächennutzungsplan (einschließlich Grenzen für die Braunkohlenabbaugebiete), Aussagen zum Zentralen Platz und zu den Magistralen sowie zur Markierung des Zentrums: »Das Zentrum Leipzigs wird gebildet von der Altstadt und dem sie umgebenden Ring«. Für diese Ring-Magistrale wurde vorgegeben, dass »... außer den politischen, kulturellen und sonstigen Einrichtungen vorbildliche Wohngebäude mit Ladeneinbauten zu errichten [sind], die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen«. Diese Vorgaben enthalten somit die eindeutige politische Zielstellung, dem Stadtzentrum bewusst auch Wohnfunktionen zuzuordnen und es nicht nur für Handel, Dienstleistung und Banken zu nutzen. Für die Bauten der Universität war das Gelände – ausgehend vom Roßplatz in Richtung nach Südosten – zwischen Bayrischem Bahnhof und Sigismundstraße ausgewiesen worden. Besonderen Wert legte der Beschluss darauf, die Einzelheiten der Gesamtplanung »mit der Bevölkerung durch Wort, Schrift und Bild zu diskutieren«.

Obwohl der '52er Aufbauplan entsprechende Standorte für Wohn- und öffentliche Bauten im Stadtzentrum auswies, sind zunächst andere dringende Aufgaben wie z. B. Messeobjekte, Sportstadion, Deutsche Hochschule für Körperkultur und Sport (DHFK) und Wohnhäuser ausserhalb des Stadtkerns realisiert worden.

Die Orientierung der ersten Baukonferenz der DDR (April 1955) auf die *Industrialisierung und die weitere Typisierung des Bauens* stellte eine wichtige Zäsur der Bauentwicklung dar. Einerseits ging es bei den Beschlüssen um tiefgreifende Veränderungen der technischen Basis, um eine »große Wende im Bauwesen«, aber andererseits auch um Architektur und den weiteren Aufbau der Stadtzentren. *Walter Ulbricht* betonte in seinem Referat u. a.: »In der Architektur wird oft noch die Weiterentwicklung der Tradition falsch verstanden, und wir haben es in vielen Fällen mit einem äußerlichen Dekorieren der Bauten zu tun. [...] Unsere Architekten und Städtebauer müssen die Architektur als Einheit

30 Bauakademie der DDR – Autorenkollektiv: Städtebau und Architektur in der DDR. Eine historische Übersicht, Teil 1. Bauforschung – Baupraxis. Berlin 1989. Heft 254. S. 7–9.

31 Rat der Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt: Leipzig – Flächennutzungsplan (Entwurf). Erläuterungsbericht. 4.11.1950.

32 Ministerium für Aufbau: Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Leipzig vom 14. August 1952. Bestätigt gemäß § 11 Abs.1 des Aufbaugesetzes vom 6.9.1950 durch Beschluss der Regierung der DDR vom 28. Aug. 1952.

von Technik, Wissenschaft und Kunst sehen.« »Die entscheidende städtebauliche Aufgabe ist der Aufbau der zerstörten Stadtzentren.« Und speziell für unsere Stadt legte er dar: »In Leipzig wird die am Roßplatz begonnene Ringbebauung nach Süden fortzusetzen sein, so dass unter anderem auch der organische Anschluss an die Windmühlenstraße, die über die Straße des 18. Oktober zur Technischen Messe führt, gefunden wird. Am Karl-Marx-Platz sind die Oper und die Post zu errichten. Das Gebäude der alten Universität ist wieder herzustellen.«<sup>33</sup>

Der V. Parteitag der SED (Juli 1958) setzte sich sehr kritisch mit dem erreichten Stand der materiell-technischen Basis insgesamt auseinander, verbunden mit der Konsequenz, die Planziele wesentlich zu erhöhen. Es wurde ein Siebenjahrplan für die Zeitspanne von 1959 bis 1965 ausgearbeitet, der den laufenden (zweiten) Fünfjahrplan ablöste und vorsah, die Arbeitsproduktivität maximal zu erhöhen, bei ständiger Senkung der Kosten. Außerdem wurde die Aufgabe gestellt, »die Zentren der zerstörten Städte im wesentlichen bis 1965 wiederherzustellen.« Und »in Leipzig soll an Stelle des Baus von zahlreichen Messeprovisorien zum systematischen Wiederaufbau der teilzerstörten Innenstadt übergegangen werden. Im Zusammenhang mit der 1960 zu eröffnenden Oper muss der Karl-Marx-Platz ein einheitliches Gesicht erhalten. Besonders sorgfältig ist die Verkehrsplanung und die architektonische Gestaltung der Hauptadern des Messeverkehrs vorzunehmen.«<sup>34</sup>

Ausgehend von diesen Prämissen und eingebettet in den aktuellen Siebenjahrplan entstand 1958/59 ein neuer *Plan für den Aufbau der Leipziger Innenstadt*<sup>35</sup>, vermutlich unter der Autorenschaft von *Walter Lucas, Werner Burkhardt, Heinz Auspurg* u. a. Das Ziel lautete, die Spuren des Krieges im Zentrum der Stadt beschleunigt zu beseitigen und bis 1965 (800 Jahre Stadt Leipzig) einen weitgehenden Aufbau zu ermöglichen. *Walter Lucas*, der damalige Chefarchitekt der Stadt, schrieb hierzu<sup>36</sup>: »Eine solche Aufgabe geht weit über das Schließen zufällig entstandener Baulücken oder die Wiederherstellung eines früheren Zustandes hinaus. [...] wir [können] großzügiger und optimistischer in die Zukunft blicken und nehmen eine Beseitigung des Alten in Kauf, wenn es einem neuen, großen, städtebaulichen Ziel im Wege steht. [...] Ausgangspunkt der Stadtplanung ist nicht mehr der alte Bestand, seine Verbesserung und Ergänzung, sondern die Perspektive der künftigen Entwicklung. Bestimmend ist das Neue, dem das Alte sich einordnen oder Platz machen muss. Nach diesem Grundsatz wurde die neue Planung im Herbst 1958 und Frühjahr 1959 von der Abteilung Stadtplanung entworfen und im Sommer 1959 beschlossen.« Und er betonte, dass »die Karl-Marx-Universität [...] neuerdings ihre Interessen wieder am Standort ihres früheren Hauptgebäudes, des Augusteums am Karl-Marx-Platz [vertritt], plädiert aber wegen seiner begrenzten Größe nicht für einen Ausbau des teilzerstörten Gebäudes, sondern für die Schaffung eines neuen großen Komplexes bis zur Universitätsstraße und darüber hinaus.« Erwähnt werden »Dominanten mit besonderer architektonischer Gestaltung [...], um die einzelnen Ringabschnitte (an der Außenseite

33 Walter Ulbricht: Die neuen Aufgaben im nationalen Aufbau. (Rede auf der Baukonferenz der DDR am 3.4.1955). In: Die Baukonferenz der Deutschen Demokratischen Republik. Hrsg. vom Ministerium für Aufbau. Berlin 1955. (Schriftenreihe Die Bauwirtschaft. Heft 2.) S. 7f., 12.

34 Red: Der Sozialismus siegt (V. Parteitag der SED) In: Deutsche Architektur. 7(1958)9. S. 465-467.

35 Stadtbauamt Leipzig – Walter Lucas: Der Aufbau des Stadtzentrums von Leipzig. In: Deutsche Architektur. 9(1960)9. S. 469-478.

36 Ebenda; S. 477.



des Promenadenringes ) abzustecken«. Von einer Hochhausdominante für den Neubau der Universität ist jedoch noch nicht die Rede, obwohl in einem der Wettbewerbsbeiträge für die städtebauliche Gestaltung des Leipziger Promenadenringes (1952) ein derartiger Vorschlag bereits enthalten war.<sup>37</sup> Diese Idee wurde erst Anfang der 60er Jahre von den Leipziger Architekten *Helmut Ullmann*, *Eberhard Göschel* und *Volker Sieg* weiter vertieft und zwar in Verbindung mit den Bebauungsvorschlägen für die Westseite des Zentralen Platzes der Stadt, dem heutigen Augustus-Platz.<sup>38</sup> Eines dieser Konzepte ist anlässlich einer Ausstellung im Oktober 1964 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt worden.<sup>39</sup>

So sehr man einerseits nachvollziehen kann, dass die Spuren des Krieges im Leipziger Stadtzentrum kurzfristig beseitigt werden sollten, muss man andererseits auch wissen, dass die örtlichen Bauunternehmen damals weder technisch noch technologisch flexibel genug waren, um kurzfristig dem Duktus des Zentrums angemessene Bauwerke zu errichten. Für die Neubauten wurden überwiegend vorhandene Projekte vorgesehen (Mittelhäuser, 8/10-geschossig). Das Städtebaukonzept von 1959, das als »Perspektivplan des Endzustandes« für das Leipziger Zentrum publiziert worden ist, war der bis dahin radikalste Eingriff in die überkommene Bausubstanz (wenn man von den unreal-utopisch anmutenden Modellskizzen des 29er Generalbebauungsplanes sowie den Kriegsschäden absieht). Vermutlich waren die sehr kurze Terminstellung für das Beseitigen der Spuren des Krieges sowie die ungenügende finanzielle Absicherung und fehlende Baukapazität für die Erhaltung bzw. den Wiederaufbau vorhandener Bauten einschließlich des Glaubens, neue Häuser mit modernen Bauverfahren effektiver zu errichten, der Grund dafür anzunehmen, dass das Ziel über den Weg Abbruch/Neubau rationeller zu erreichen wäre.

Hinzu kamen wahrscheinlich die eindringlichen Vorstellungen damaliger politischer Funktionsträger, »[...] dass man in Leipzig, nachdem die Stadt schon weitgehend zerstört ist, möglichst breite Straßen und möglichst viele Plätze lässt, weil diese Enge beseitigt werden muss.« Und man äußerte, »der Leitung fehle eine Konzeption, die Stadt so aufzubauen, dass sie einer Weltstadt würdig sei.«<sup>40</sup> Dazu beigetragen haben mag auch der Umstand, dass die Stadt nur über wenige eigene qualifizierte Fachkräfte auf dem Gebiet von Städtebau und Architektur verfügte. Außerdem bestand ein Nebeneinander von zuständigen Bearbeitern auf Bezirks- und Stadtebene sowie in den Baubetrieben, das erst mit dem Aufbau des Büros des Chefarchitekten der Stadt Leipzig (BCA) durch *Horst Siegel* 1967 beseitigt worden ist.<sup>41</sup>

Diese '59er Planung von *Walter Lucas* war mit einem sehr umfangreichen, unverantwortlich hohen Programm des Abbruchs im Zentrumskern verbunden, das erst Ende der 60er / Anfang der 70er Jahre korrigiert wurde.

37 Kunz Nierade: Der Wettbewerb für die städtebauliche Gestaltung des Promenadenrings in Leipzig. In: Deutsche Architektur. 2 (1953) 6. S. 278-284. (Der Beitrag von Hartmann / Wilk – Weimar, enthält den Vorschlag, auf der Südseite des Platzes ein Hochhaus zu errichten – siehe S. 282f.)

38 Fotodokumentation zur Entwicklung der Westseite des Karl-Marx-Platzes (Arbeitsstand 1965/67); Privatarchiv Helmut Ullmann, übergeben an Horst Siegel Ende 1967 / Anfang 1968.

39 Katrin Löffler: Die Zerstörung. Dokumente und Erinnerungen zum Fall der Universitätskirche Leipzig. Leipzig 1993. S. 50, 70f., 104-110.

40 Ebenda. S. 30. (Zitat aus: 14./15.3.1959; PDS-Archiv Leipzig; IV 1/11. S. 88/89).

41 Ebenda. S. 66. (Interview mit Wolfgang Geißler zum Aufbau des Zentrums Ende 50er / Anfang 60er Jahre).

#### 4.4. Generelle Stadtplanung in den 60er Jahren

In der ersten Hälfte der 60er Jahre konzentrierte sich das Leipziger Baugeschehen vorrangig – wie bereits erwähnt – auf das Zentrum der Stadt. Das entsprach sowohl den zentralen Regierungsbeschlüssen und den Festlegungen der örtlichen Behörden<sup>42</sup> als auch dem Ziel, in der Messemetropole der DDR bis zur 800-Jahr-Feier der Stadt (1965) sichtbare und wirksame Zeichen zu setzen<sup>43</sup>.

Gleichzeitig ging es darum, kurzfristig günstige Bedingungen für Standorte des dringend benötigten Wohnungsneubaus zu ermitteln. Dazu gehörten in den Jahren 1961/62 die umfangreichen Standortuntersuchungen für den Bau einer *Satellitenstadt* östlich von Leipzig.<sup>44</sup> Anlass dafür waren der im Siebenjahrplan 1959-65 vorgesehene verstärkte Ausbau der Kohle-, Energie- und Chemieindustrie im industriellen Ballungsraum Leipzig/Halle und der damit verbundene Bedarf an Wohnungen. In diesem Zeitraum sollten 29 400 Wohnungen für die Stadt Leipzig und weitere 12 000 für den Landkreis entstehen, außerdem zuzüglich ca. 3000 für Ortsverlegungen als Folge des Braunkohleabbaus. Für rund 30 000 Wohnungen gab es keinen Standortnachweis. Am 27. Juni 1961 beschäftigte sich das Politbüro des ZK der SED mit der weiteren Entwicklung des Bezirkes Leipzig und regte an, geeignete Standorte für eine Satellitenstadt zu überprüfen, die es ermöglichen, in kurzer Zeit neue Wohnungen mit modernen industriellen Montage-Bauverfahren zu errichten.

Nachdem das Entwurfsbüro für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung des Bezirkes Leipzig erste Studien vorgelegt hatte, beschloss der Rat des Bezirkes im Oktober 1961 die »Untersuchungen zum Bau einer Satellitenstadt« durchführen zu lassen.<sup>45</sup> Es wurden sechs Standorte östlich von Leipzig, im Raum Borsdorf/Wurzen, analysiert – siehe Bild 4.2 –, des weiteren ein Gebiet mit geringer landwirtschaftlicher Bodenwertklasse südöstlich von Eilenburg (Jesewitz/Wölpert). Daran beteiligt waren u. a. Fachleute für die stadtechnische Erschließung, der Deutschen Bauakademie Berlin, der Verkehrshochschule und TU Dresden sowie sowjetische Fachkollegen. Die Studien zeigten, dass – wenn man den Aufwand für den Neubau von Wohnungen im bestehenden Stadtgebiet = 100 Prozent setzt – beim Bau einer Satellitenstadt von mindestens 140 Prozent ausgehen muss! Hinzu kam ein für Leipzig spezifisches Standortproblem: das territoriale »Überangebot« an Arbeitsplätzen im westlichen Teil des Stadtgefüges. Der Abschlussbericht der Deutschen Bauakademie Berlin vom 29. Mai 1962 sagte aus, dass der Bau einer Satellitenstadt volkswirtschaftlich nicht ausreichend begründet sei; und folgerichtig lautete der Akademiebeschluss:

- Entsprechend der bisher geführten Untersuchungen und deren Ergebnissen ist die Arbeit zur Satellitenstadt einzustellen;

42 Siehe Beitrag von Hubert Schnabel: »Gesellschaftliche Entwicklung und Bauen in Leipzig«; Seite 63ff. dieser Publikation.

43 800 Jahre Stadt Leipzig – 20 Jahre Aufbau. In: Deutsche Architektur 14(1965)8. S. 452–503.

44 Die Darlegungen zur Satellitenstadt sind einer Dokumentation des BCA entnommen, die 1983 im Auftrag des Chefarchitekten der Stadt von Heinz Auspurg erarbeitet worden ist. Sie basieren auf den im BCA sowie im Büro für Städtebau des Rates des Bezirkes Leipzig vorgefundenen Unterlagen. Titel: Überblick zur Entwicklung einer Satellitenstadt für die Stadt Leipzig im Territorialraum Leipzig (unveröff. Manuskript). Privatarchiv H. S.

45 Beschluss des Rates des Bezirkes Leipzig Nr. 82-22/61 vom 19.10.1961. Quelle: siehe vorgenannt.



Bild 4.2: Satellitenstadt im Ostrau Leipzigs – Standortvarianten: Gerichtshain (1), Brandis I (2), Machern (3), Brandis II (4), Wurzeln W (5) und Wurzeln O (6).  
(Quelle: BCA / Privatarchiv H. S.)

- die Untersuchungen zur Umgestaltung der Altbaugebiete der Stadt Leipzig sind Schwerpunkte der weiteren Arbeit; und
- zur Entlastung der Stadt Leipzig sind umliegende Kreisstädte wie Delitzsch, Eilenburg, Wurzen, Grimma, Borna weiter auszubauen.

Wahrscheinlich wurde dem Bau einer Satellitenstadt einseitig zu hohe Aufmerksamkeit geschenkt, dem Vorbereitungsprozess für die laufenden Bauaufgaben allerdings zu wenig. Die Folgen spürten alle Beteiligten. Denn von den genannten notwendigen 29 400 Wohnungen in der Stadt Leipzig sind im Zeitraum 1959–65 nur 14 800 realisiert worden. Hinzu kamen Unsicherheiten zum Standort für ein neues Plattenwerk und ungenügender Vorlauf für die innerstädtischen Vorhaben. Die Startbedingungen für den Wohnungsbau in der zweiten Hälfte der 60er Jahre waren somit nicht günstig. Außerdem traten nach der 800-Jahr-Feier auch Verzögerungen im Stadtzentrum auf, obwohl die Stadtverordnetenversammlung bereits 1963 den Plan für den weiteren Aufbau bis 1970 beschlossen hatte<sup>46</sup>.

Um den Vorlauf für die Umgestaltung der innerstädtischen Wohngebiete zu forcieren und um gleichzeitig die Erfahrungen der Deutschen Bauakademie sowie anderer Städte und der Bauhochschulen zu nutzen, fand Ende November/Anfang Dezember 1966 ein zweiwöchiges Entwurfskolloquium in Leipzig statt<sup>47</sup>. Es wurde am Beispiel der Inneren Westvorstadt durchgeführt und stand unter der Leitung von *Hermann Henselmann*, dem damaligen Wissenschaftlichen Direktor des Institutes für Städtebau und Architektur der DBA. Das Motto lautete: »*Die Stadt muss in der Stadt aufgebaut und erneuert werden.*« Die gemeinsam erarbeiteten Schlussfolgerungen – insbesondere hinsichtlich Komplexität, Ökonomie und Stadtgestaltung – waren für die beginnende Arbeit zum Generalbebauungsplan von großem Nutzen. Auf der Tagesordnung stand nun, einerseits den notwendigen Verlauf für den Wohnungsbau – nach dem Prinzip des Stadtumbaus »von Innen nach Außen«<sup>48</sup> – zu beschleunigen, aber andererseits zugleich dafür Sorge zu tragen, dass die Stadt als Ganzes in längerfristige Planungsprozesse eingebunden wird.<sup>49</sup>

Die Leipziger Probleme überlagerten sich nun mit den landesweit beginnenden, qualitativ neuen Wegen in der städtebaulichen Planungstätigkeit. Es verstärkten sich die Tendenzen, konsequenter zur komplexeren Prognosearbeit überzugehen. Zwei zentrale Festlegungen aktivierten diesen Prozess und sind für die praktische Tätigkeit besonders wichtig gewesen: Zunächst war es der Beschluss der IV. Baukonferenz vom November 1965. Mit ihm wurde der Impuls gegeben, ausgehend von den Erfahrungen der »Generellen Stadtplanung« der 50er und 60er Jahre, beschleunigt *Generalbebauungspläne* für die großen Städte zu erarbeiten<sup>50</sup>. Und es folgte am 20. Oktober 1967 der Beschluss des

46 Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Leipzig Nr. 96/63 vom 29.11.1963: Plan für den weiteren Aufbau des Stadtzentrums 1964–1970. Stadtarchiv Leipzig StV u R 4889.

47 Siehe Deutsche Bauinformation, Berlin 1967: Umgestaltung der Wohngebiete. Erstes Entwurfskolloquium der Deutschen Bauakademie vom 28. November bis 10.12.1966 in Leipzig. In: Schriftenreihe der Bau-forschung; Reihe Städtebau und Architektur. Heft 13.

48 Jochen Pommert / Joachim Militzer: Der weitere Aufbau des Stadtzentrums verlangt Konsequenzen. In: Leipziger Volkszeitung vom 24.8.1967. S. 3.

49 Bericht der Zentralen Arbeitsgruppe des Ministeriums für Bauwesen / Rat des Bezirkes Leipzig / Rat der Stadt Leipzig vom 6.9.1967 über den Aufbau des Stadtzentrums Leipzig vor dem Politbüro des ZK der SED. S. 19. Privatarchiv H. S.

50 Johannes Schattel: Forschung und Praxis der Generalbebauungsplanung im Rückblick. In: Studien zu Städtebau und Architektur. Bauakademie der DDR; Bauinformation Berlin 1986. S. 9–17.

Ministerrats der DDR, dass zentral *Prognosen* für volkswirtschaftliche Strukturkomplexe und unter Leitung der Räte der Bezirke Prognosen für die Grundlinie der Entwicklung der Bezirke auszuarbeiten sind<sup>51</sup>. In diesem Zusammenhang unterstützte ein Wettbewerb<sup>52</sup> zur »Generalbebauungsplanung der Städte«, ausgeschrieben durch das Ministerium für Bauwesen im Juli 1968, entscheidend die qualitativen Aussagen der Generalbebauungsplanung. Leipzig beteiligte sich daran erfolgreich – siehe Abschnitt GBP Stadt Leipzig 1970.

Das Beschäftigen mit *Prognose-Tendenzen* zu möglichen Stadtentwicklungsvarianten war damals weltweit aktuell und beliebt. Wir gingen davon aus, dass die eigentliche Aufgabe einer Prognose nicht sei, »auszusagen, was in der Zukunft sein wird, sondern was sein kann, um daraus abzuleiten, was sein soll.«<sup>53</sup> Neue Städte in sich überlagernden Megastrukturen über oder unter der Erde anzusiedeln, waren allerdings zu utopische Vorstellungen; sie entsprangen einem nahezu fatalistischen Fortschrittsglauben und ignorierten weitgehend die sozialökonomischen Bedingtheiten. So hängte zum Beispiel *Yona Friedmann* seine »Zukunftsstadt Paris« in ein Raumtragwerk über das Gefüge der bestehenden Stadtanlage und andere Architekten beschäftigten sich mit der »Trichterstadt«. Neue Vorstellungen kamen auch aus Moskau: Das Planungsbüro *Ptschelnikov* ging zwar logischerweise davon aus, dass »die rationelle Entwicklung der bestehenden städtischen Agglomeration nur in einem Prozess ständiger Erneuerung und durch fortwährende Komplettierung der Bebauung gehen kann« und entwickelte darauf aufbauend ein Etappenprogramm, das sich um den Verkehrsknotenpunkt konzentriert – jedoch primär in vertikaler Richtung<sup>54</sup>. Der stark verbreitete Drang zur vertikalen Entwicklung der Bauwerke hinterließ gelegentlich den Eindruck, das Ziel sei: je höher, desto sozialistischer.

Zu jener Zeit entstand auch der Vorschlag des Berliner Architekten *Josef Kaiser*, in der DDR ein »Hügelhaus« mit einer Gebäudelänge von 1000 m und 100 m Höhe zu bauen, das in der Außenschale rund 5300 Wohnungen beherbergen sollte und im inneren Bereich genügend Fläche bot für Produktionsbetriebe, Bürofläche, Verkehrserschließung und weitere Funktionen<sup>55</sup> – siehe Bild 4.3.

Josef Kaiser sprach damals mit dem Autor dieses Beitrages, inwieweit Chancen bestehen würden, ein derartiges Gebäude im zentralen Bereich der Stadt Leipzig zu errichten; und zwar am Kanal gegenüber dem Sportforum, auf dem Gelände der »Kleinmesse«. Aber dieser Bereich war von uns im Generalbebauungsplan der Stadt Leipzig von 1970 BCA-intern als mögliches Baugebiet für *Olympische Spiele* ausgewiesen worden.

Diese Prognosephase hatte verständlicherweise auch in den Leipziger Städtebaukonzepten ihr Echo gefunden. Sie widerspiegelt sich vor allem in dem 3-dimensionalen

51 Manfred Voigt: Zu einigen Problemen der Prognose der Standortverteilung der Produktivkräfte in der DDR. In: Generalbebauungsplanung der Städte der DDR; Schriftenreihe der Bauforschung – Reihe Städtebau und Architektur. Berlin 1970. Heft 29. S. 25-30.

52 Hubert Scholz: Wettbewerb Generalbebauungspläne der Städte. In: Deutsche Architektur. 18(1969)5. S. 308-311.

53 Max Steenbeck (Physiker / Vorsitzender des Forschungsrates der DDR) in: Sonntag 38/1969. S. 4.

54 Silvio Macetti (N. K.): Großwohneinheiten. Berlin 1968. S. 201-206.

55 Sozialistische Stadt als Modellfall. Ein Vorschlag zur Erneuerung des Städtebaus. In: Deutsche Architektur. 17(1968)1. S.48f. – Josef Kaiser: Es geht um das Leitbild der künftigen Stadt, es geht um das Ziel. In: Deutsche Architektur. 17(1968)10. S. 629f.

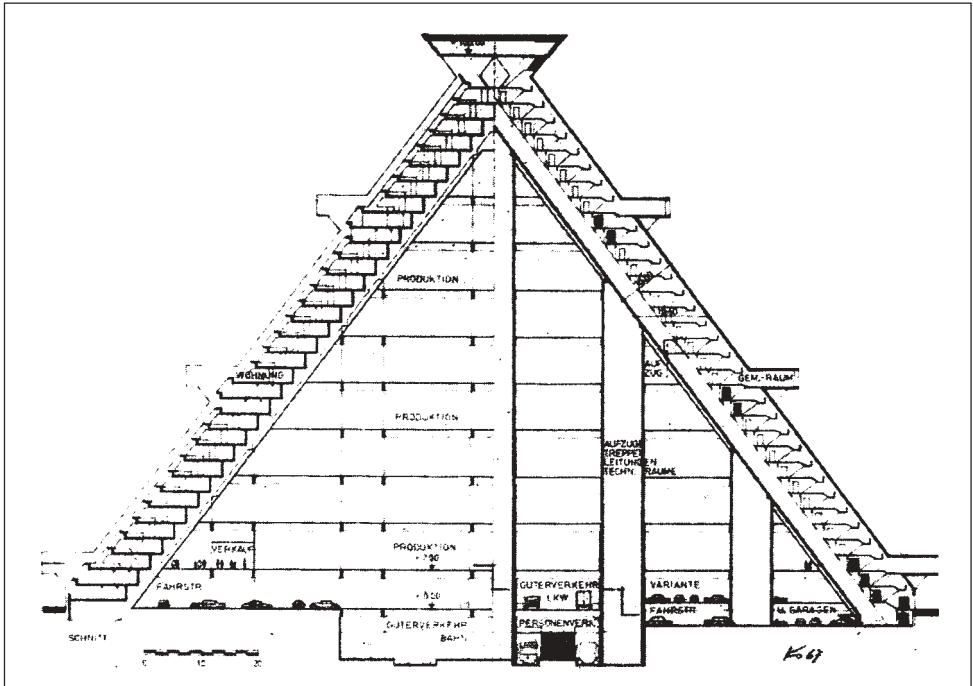


Bild 4.3: Hugelhaus (Querschnitt) von Josef Kaiser, Berlin, Ende der 60er Jahre.

Gebäudehöhe ca. 100 m; Außenschale mit etwa 5300 Wohnungen; im Innern Dienstleistungseinrichtungen, Produktionsstätten, Verkehrserschließung u. ä.

(Quelle: Deutsche Architektur 17(1968)1. S. 49.)

Entwicklungsmodell von 1970 für den Zentralen Bereich der Stadt; vom Sportforum bis zum Völkerschlachtdenkmal – wie später noch geschildert wird (Bild 4.10).

Die entscheidenden Determinanten für die Entwicklung der Städte sind stets die sozialen, ökonomischen, wissenschaftlich-technischen, demographischen und kulturellen Bedingungen des jeweiligen gesellschaftlichen Entwicklungsstandes. Deshalb konzentrierte sich die Prognosetätigkeit in der DDR vor allem auf das Erkennen von Tendenzen im Arbeits- und Freizeitbereich, in Kultur, Bildung und Sport, im Gesundheits- und Sozialwesen, in Handel und Dienstleistungen, in Verkehr und stadttechnischer Versorgung. Bei all diesen Überlegungen spielte die Ökonomie der Stadt im Sinne der Darlegungen von *Karl Marx* zur »Ökonomie der Zeit« eine entscheidende Rolle, und man ging m. E. zurecht davon aus, dass Gewinne an Zeit für die gesellschaftliche Produktion und Freizeit als wichtige Kriterien für die baulich-räumliche Entwicklung gelten<sup>56</sup>. Im Mittelpunkt der städtebaulichen Prognosearbeit stand die Entwicklung des Wohnens mit dem Ziel, die

56 Horst Adami: Städtebauprognose – Utopie oder Wissenschaft? Versuch einer Bilanz der in den 70er Jahren prognostizierten Entwicklungstendenzen. In: Studien zu Städtebau und Architektur. Bauakademie der DDR; Bauinformation Berlin 1986. S. 107-112.



Funktionen in der Stadt – vor allem »Wohnen und Arbeiten« – räumlich günstig zuzuordnen sowie enger zu verflechten.

Eingebunden in diese vielfältig verwobenen und zugleich widersprüchlichen Prozesse der Prognosearbeit war der *Generalbebauungsplan* ein Instrument, das den verantwortlichen örtlichen Staatsorganen helfen sollte, entsprechend den Erfordernissen der gesellschaftlichen Entwicklung und den volkswirtschaftlichen Möglichkeiten weit vorausschauend die städtebauliche Entwicklung und Umgestaltung zu ordnen, vorzubereiten und zu lenken<sup>57</sup>.

Aus heutiger Sicht stellen sich die 60er Jahre als eine äußerst interessante und bewegte Zeitepisode dar, die getragen war von optimistischer Aufbruchstimmung bis hin zu utopischer Euphorie, die jedoch hart konfrontiert wurde mit dem praktisch Machbaren, mit der damaligen begrenzten materiellen und technologischen Basis unseres Landes.

In dieser turbulenten Entwicklungsphase wurde im Herbst 1967 der Autor des Beitrages zum *Chefarchitekten der Stadt Leipzig* berufen und befugt, ein städtisches Planungs- und Architekturbüro aufzubauen, das Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig (BCA)<sup>58</sup>; damit war ich fachlich verantwortlich auch für den Generalbebauungsplan der Stadt Leipzig.

Zunächst mussten die komplizierten Verflechtungsprozesse geordnet und überschaubar gestaltet werden. Es ging dabei auch um die Wirksamkeit des Chefarchitekten der Stadt und seines Büros im Gefüge der örtlichen Organe sowie um die optimale Einordnung der Generalbebauungsplanung in die Verantwortungsmatrix der Prognosearbeit. So entstand eine grafische Darstellung, die uns das gegenseitige Verstehen erleichterte und gleichzeitig die Zusammenarbeit mit den vielfältigsten Partnern förderte – s. nebenstehendes Schema (Bild 4.4). Das gemeinsame *Ziel* bestand darin, dazu beizutragen, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Leipziger Bürger zu verbessern – siehe Mittelpunkt der Graphik.

Wir gingen davon aus, dass das *Profil der Stadt* entscheidend durch die gesellschaftliche und ökonomische Entwicklung sowie spezielle Funktionen (z. B. »Messestadt«) bestimmt wird; sie bildeten deshalb die Prämissen für die Generalbebauungsplanung. Diese Vorgaben wurden durch die Prognosegruppe beim Rat des Bezirkes unter Verantwortung des Ratsvorsitzenden erarbeitet. In diese Arbeitsgruppentätigkeit ist der Chefarchitekt der Stadt unmittelbar mit einbezogen gewesen.

Als Basis für die städtebauliche Planungstätigkeit galt und gilt die *Ressourcenstruktur der Stadt*. Für die Ressourcenplanung und Bilanzierung war die Stadtplankommission federführend verantwortlich – in enger Zusammenarbeit mit den Zweigen und Bereichen der Industrie, den übergeordneten staatlichen Organen sowie dem Finanzwesen und den

57 Referat des Präsidenten des Bundes der Architekten / DDR, Edmund Collein, auf dem V. Bundeskongress des BdA am 9./10.6.1966 in Berlin. In: Beiträge zu Städtebau und Architektur. Bauforschung – Baupraxis. Berlin 1986. S. 36-38.

58 Die MitarbeiterInnen des BCA – im Durchschnitt etwa 90 – kamen aus Einrichtungen der Region Leipzig sowie von der HAB Weimar, der TU Dresden und der TH Leipzig, aus Planungsbüros von Halle, Berlin und Magdeburg. Es existierte nahezu ein Viertel Jahrhundert (1967-90) und bildete danach den »Kern« des Leipziger Stadtplanungsamtes (1990). Chefarchitekt der Stadt Leipzig und somit zugleich Leiter des BCA waren Horst Siegel (1967-85) und Dietmar Fischer (1985-90); Stellv. des Chefarchitekten: Wolfgang Geißler (1967-76; 1987-90), Ambros G. Gross, Hans-Hermann Oehring und Johannes Schulze. – Angehörige des BCA waren auch als Planer und Berater in Tansania, Mali, Kuwait, Irak, Brno (CSSR) sowie bei der UNO (Sitz Geneve/Genf) tätig.

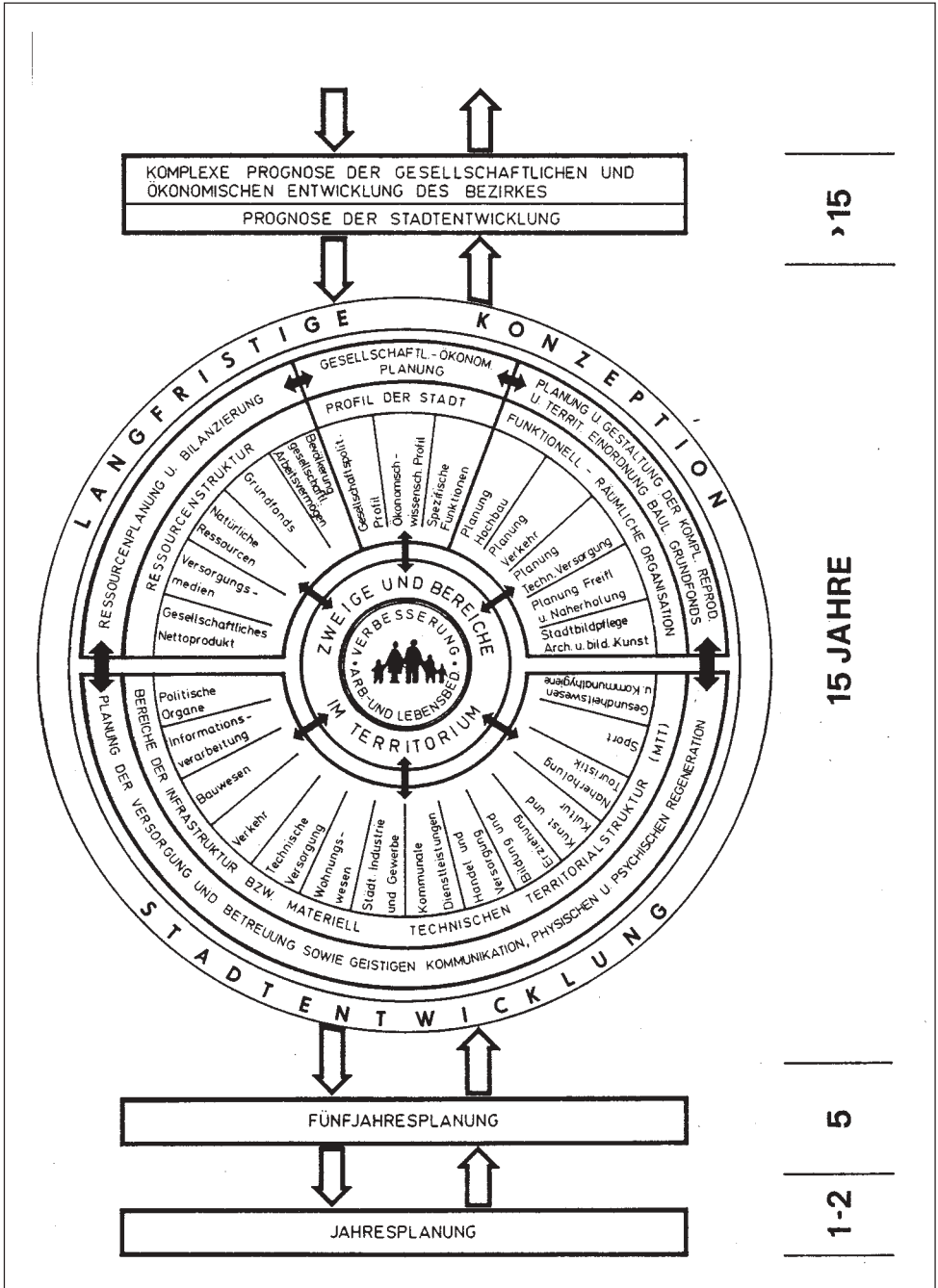


Bild 4.4: Funktionsbereiche der Stadt und ihre Verflechtungen.  
(Quelle: H. S. – Deutsche Architektur 11(1972)2, S. 72.)

Fachabteilungen der Stadt. Wichtigster Gegenstand der Stadtplanung waren und sind die *Bereiche der Infrastruktur*<sup>59</sup>. Die Infrastruktur umfasste etwa 60 Prozent der Leipziger Grundfonds; davon nahm das Wohnungswesen rund 2/3 des Wertes ein. Wir gingen damals davon aus, dass in den folgenden 15 bis 20 Jahren ungefähr die Hälfte der vorhandenen Wohnbausubstanz ersetzt werden müsste. Für die Analysetätigkeit, Planung und Reproduktion der infrastrukturellen Grundfonds waren jeweils die zuständigen örtlichen Fachorgane verantwortlich.

Die *funktionell-räumliche Organisation und gestalterische Ordnung der Stadt* waren und sind die wesentlichsten Aufgabengebiete der Stadtplanung bzw. des Chefarchitekten der Stadt und seines Büros, stets eng verbunden mit der Arbeit des Büros für Verkehrsplanung sowie des Tiefbauamtes der Stadt.

Dieses Herangehen durchzog alle Planungshorizonte, von der Prognose über die längerfristigen Konzeptionen und die Fünfjahresplanung bis zur Jahresplanung, selbstverständlich mit unterschiedlicher Aussagekraft und Verbindlichkeit. Eingebettet in diesem Gefüge des komplexen Handelns entstand in der Zeit von 1967/68 bis 1970 der erste »Generalbebauungsplan Stadt Leipzig« der Nachkriegszeit, der wiederum seinen Niederschlag fand in dem »Generalbebauungsplan Stadtregion Leipzig« von 1976.

#### 4.5. Generalbebauungsplan der Stadt Leipzig 1970

Generalbebauungsplan (GBP), Generalverkehrsplan (GVP) und Generalplan der technischen Versorgung (GPtV) wurden inhaltlich und zeitlich koordiniert erarbeitet.<sup>60</sup> Zunächst sind die jeweiligen »Grundkonzeptionen« (1967/68–1969) erstellt worden und danach wurden diese Zwischenergebnisse zum GBP, GVP und GPtV von 1970 verdichtet. Die Bearbeitung des Generalbebauungsplans und des Generalplans der technischen Versorgung erfolgte im Büro des Chefarchitekten der Stadt unter der Federführung von *Horst Siegel* und *Wolfgang Geißler* gemeinsam mit *Siegfried Hillmann* und *Gerd Bartsch* sowie *Ambros G. Gross* und *Johannes Schulze*.<sup>61</sup> Den Generalverkehrsplan fertigte das Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig unter der Leitung von *Kurt Ackermann*.<sup>62</sup>

Grundlagen der Planungstätigkeit waren mehrjährige Vorarbeiten des ehemaligen Entwurfsbüros für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung sowie die Analysen der baulichen Anlagen, Netze und Systeme der Stadt, des weiteren die Analysen der Einwohner- und Arbeitsstättenverteilung sowie der Infrastruktur und nicht zuletzt die in Bearbeitung befindliche Gesellschaftsprognose, die die Teilprognosen aller Zweige und Bereiche des gesell-

59 Für »technische Infrastruktur« wurde in der DDR auch der Begriff »materiell-technische Territorialstruktur« verwandt.

60 Stadt Leipzig – Generalbebauungsplan / Generalverkehrsplan / Generalplan der technischen Versorgung. Grundrichtung und Zielstellung in Kurzfassung. Ausgefertigt für die 2. Tagung der Stadtverordnetenversammlung am 24.6.1970 (d. h. für jeden Abgeordneten). Privatarchiv H. S.

61 Verantw. Bearbeiter (alphab.) im BCA: Heinz Auspurg, Margot Behrnd, Günther Eichler, Bodo Hoffmann, Wolfgang Horn, Rudolf Jacob, Dieter Kiesel, Wolf Kind, Dieter Kolbe, Horst Leichsnering, Hubert Maaß, Wilfried Meisel, Wolfgang Müller, Gisela Schilke, Friedrich Schmidt, Hans-Dieter Wellner; Modellbau/Grafik: Rudi Günther, Hartmut Naumann, Edith Helbig und Erhard Ludwig; im Gartenamt der Stadt Leipzig: Hans-Jürgen Schwarz.

62 Siehe Beitrag von Kurt Ackermann zur Generalverkehrsplanung, S. 284ff. dieser Publikation.

schaftlichen Lebens und der Wirtschaft zusammenfasste. Diese analytischen Aussagen wurden bereits in der 1968/69 fertiggestellten »Grundkonzeption zum Generalbebauungsplan« (65 Seiten Text; 3 Tabellen; 47 Karten und Pläne)<sup>63</sup> mit den Prognoseerkenntnissen überlagert und zu Varianten über die künftige Stadtstruktur von Leipzig verdichtet<sup>64</sup> – siehe Bild 4.5a / 4.5b. Mit dem Generalbebauungsplan (83 Seiten Text sowie o. g. Tabellen, Karten und Pläne – einschl. Generalplan der technischen Versorgung) sind Zielvorstellungen für mögliche räumliche und bauliche Entwicklungen der Stadt erarbeitet worden. Der Generalverkehrsplan enthielt eine entsprechende Zielvorstellung für Tendenzen der komplexen Verkehrsentwicklung, insbesondere der Hauptnetze und wichtigsten Verkehrsanlagen. Im Generalplan der technischen Versorgung wurden die aus den räumlichen und baulichen Entwicklungsvarianten der Stadt resultierenden Anforderungen an die Anlagen und Netze der stadttechnischen Versorgung ermittelt und als längerfristiges Entwicklungskonzept dargestellt.

Die genannten Planungen waren zunächst ein zeitlich nicht begrenztes Angebot. Sie wurden als Rahmen so gefasst, dass sie den dynamischen gesellschaftlichen, wissenschaftlich-technischen und ökonomischen Veränderungen aus damaliger Sicht den notwendigen Raum boten mit dem Ziel, in allen Entwicklungsphasen ein optimales Funktionieren des Stadtorganismus und ein harmonisches äußeres Erscheinungsbild der Stadt zu gewährleisten. Diese Netz- und Flächenangebote bewährten sich in der Folgezeit als solide Basis für das weitere Planen in räumlich sowie zeitlich begrenzten städtebaulichen Abschnitten und deren schrittweiser Realisierung entsprechend den wirtschaftlichen Möglichkeiten. Insgesamt umfassen diese Dokumentationen ausführliche Erläuterungstexte sowie umfangreiche zeichnerische bzw. kartographische Darstellungen als »Karten und Pläne«<sup>65</sup>, wie z. B. Gebiets- und Stadtstruktur, Flächennutzung, Stadgliederung, Einwohnerverteilung, Stadtkomposition, Baugebiete, Freiflächen, Nutzungsbeschränkungen, Verkehr und Technische Versorgung sowie Flächenangebote und städtebauliche Hauptprobleme.

Für das Leipziger Stadtzentrum wurden allerdings die Planungsaussagen präzisiert und konkretisiert, da zeitgleich mit der Ausarbeitung des GBP im Stadtzentrum wichtige Baumaßnahmen zu realisieren waren, wie z. B. der Neubau der Universität, die Hochhausdominanten am Promenadenring, Fußgängerbereiche und die Gestaltung des »Sachsenplatzes« sowie Varianten für das Neue Gewandhaus. Vertiefende Aussagen erfolgten vor allem zur Bebauung, zu historischen städtebaulichen Räumen und Gebäuden, zur Licht-, Freiflächen- und bildkünstlerischen Gestaltung, zur Gebäudenutzung sowie zu den Kommunikations-, Fußgänger- und Straßenverkehrszonen.<sup>66</sup>

63 Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig: Grundkonzeption zum Generalbebauungsplan. 1968. Stadtarchiv Leipzig, Reg.-Nr: BCA I; Nr. 1; Bd. 1/2 und Bd. 3 (GBP 1970); des weiteren BCA I; Nr.: 2; Bd. 1-3 (GBP 1970).

64 Horst Siegel: Zu städtebaulichen Strukturmodellen als Kernstück der Einheit von Generalbebauungsplan, Generalverkehrsplan und Plan zur Entwicklung des Bauwesens am Beispiel der Stadt Leipzig. In: Schriftenreihe der Bauforschung – Reihe Städtebau und Architektur – 1970. Heft 29 (Generalbebauungspläne der Städte der DDR). S. 54-57.

65 Fachbereich-Standard Bauwesen / TGL 113 – 0369: Planwerk Generalbebauung Blatt 1-9 vom März 1967. (Karte = Dokumentation des Bestandes und der Entwicklungsbeschränkungen; Plan = Darlegung des künftigen Entwicklungsstandes entsprechend der Planungszeiträume).

66 Siehe auch den folgenden Beitrag von Ambros G. Gross.



Bild 4.5a: Leipzig – Stadtstruktur; Planungsstand 1963/65; keine Konzentration der Bebauung am Nahverkehrssystem, hoher Flächenaufwand, überwiegend fünfgeschossig.  
(Quelle: BCA – Grundkonzeption zum GBP / Privatarhiv H. S.)

Bild 4.5b: Leipzig – Stadtstruktur; Planungsstand 1968; Einheit von Generalbebauungsplan und Generalverkehrsplan mit Verdichtung von Bauvorhaben am Nahverkehrssystem, Realisierung in Sektoren »von Innen nach Außen« möglich.  
(Quelle: ebenda.)

### *Ausgangssituation sowie Ziel und Aussage des Generalbebauungsplanes 1970*

Leipzig lässt sich als ein typischer großstädtischer Kern in einem industriellen Ballungsraum darstellen. Auf nur 2,8 Prozent der Fläche des damaligen Bezirkes Leipzig waren rund 40 Prozent der Wohnbevölkerung, etwa 45 Prozent aller Werktätigen der Industrie und weit mehr als 50 Prozent der Beschäftigten der Bauwirtschaft, des Handels und der infrastrukturellen Bereiche des Bezirkes konzentriert. Mit über 4200 Einwohnern/km<sup>2</sup> bzw. 235 m<sup>2</sup> Stadtfläche pro Einwohner war Leipzig die Stadt mit der größten Bevölkerungsdichte der DDR.<sup>67</sup> Das *Profil von Leipzig* ist bereits im Vorwort dieser Publikation dargestellt worden. Die *Einordnung und Stellung der Stadt im Siedlungssystem* wurde und wird durch ihre zentrale Lage zu den umliegenden Kreisstädten und deren Orientierung auf Leipzig bestimmt, die durch tradierend günstige Verkehrsverbindungen (Schienennetz und Straße) unterstützt werden – siehe Bild 4.6. Der in den Generalplänen konzipierte Ausbau der Stadtschnellbahn und die daran angelagerten Standortangebote sollten dazu beitragen, die Anbindung der Region durch direkte Anschlüsse an das Eisenbahnnetz zu verbessern und damit gleichzeitig große Teile des Stadtgebietes in ungebrochenem Verkehr zu erreichen und des weiteren für künftige Arbeitsstätten und Wohnorte die notwendige Flexibilität zu bieten. Damit bot sich die Chance, bis zu eine Million Einwohner im Funktionsgebiet der Stadt Leipzig anzusiedeln. Diesen Überlegungen stand jedoch eine Alternative gegenüber: die maximale Entwicklung der umliegenden Kreisstädte. Das Konzept ermöglichte beide Varianten; letztere hat sich jedoch schließlich durchgesetzt.

Für den neuen Planungsansatz, die *Stadtstruktur* zu verändern und sie stärker mit dem Gerüst des öffentlichen Personennahverkehrs (einschließlich S-Bahn) zu überlagern, waren die territorialen Ausgangsbedingungen günstig. Sie bestanden insbesondere in dem vorhandenen hohen Anteil überalterter, kaum noch funktionstüchtiger und zum Teil nicht mehr modernisierungswürdiger Altbausubstanz. Diese Gebiete erforderten somit auch in struktureller Hinsicht eine schrittweise Umgestaltung und Auflockerung. Heute spricht man über derartige (vor allem innerstädtische) Leitbilder und Umverteilungsprozesse oft auch von der »perforierten« Stadt. Gleichzeitig wurde geplant – unter Nutzung der physisch-geographischen Gegebenheiten, vor allem der Grünzüge im Verlauf der Flüsse Luppe / Elster / Parthe und Pleiße – die vorgefundenen Grünzüge »fingerförmig« bis auf die ehemals dicht bebauten Stadtflächen zu führen und dort Sport- und Freizeiteinrichtungen einzuordnen. Damit sollten gleichzeitig kurze Wegebeziehungen zwischen »Wohnen« und »Erholen« hergestellt werden. Der Ausbau des schienengebundenen Verkehrsnetzes, im Prinzip bestehend aus einer »herzförmigen« Ringverbindung und den überkommenen Radialverbindungen, und die konsequente Orientierung der Baugebiete auf die Einzugsbereiche dieser Trassen – in der Regel im Umkreis von ca. 600 m zur Haltestelle – führten zu einer Grundstruktur der Stadt, bestehend aus konzentrisch gelagerten Abschnitten und überlagert mit radial gerichteten Sektoren – siehe Bild 4.7.

Die *Stadtkomposition* und somit die Grundorientierung für die städtebaulich-architektonische Gestaltung bezogen wir einerseits auf die vorgefundene strukturelle Gliederung der Stadt und andererseits suchten wir den Bezug zu den geplanten Veränderungen.

67 Schriftenreihe der Bauforschung – Reihe Städtebau und Architektur – Berlin 1968. Heft 24 (Kennwerte städtischer Flächennutzung).



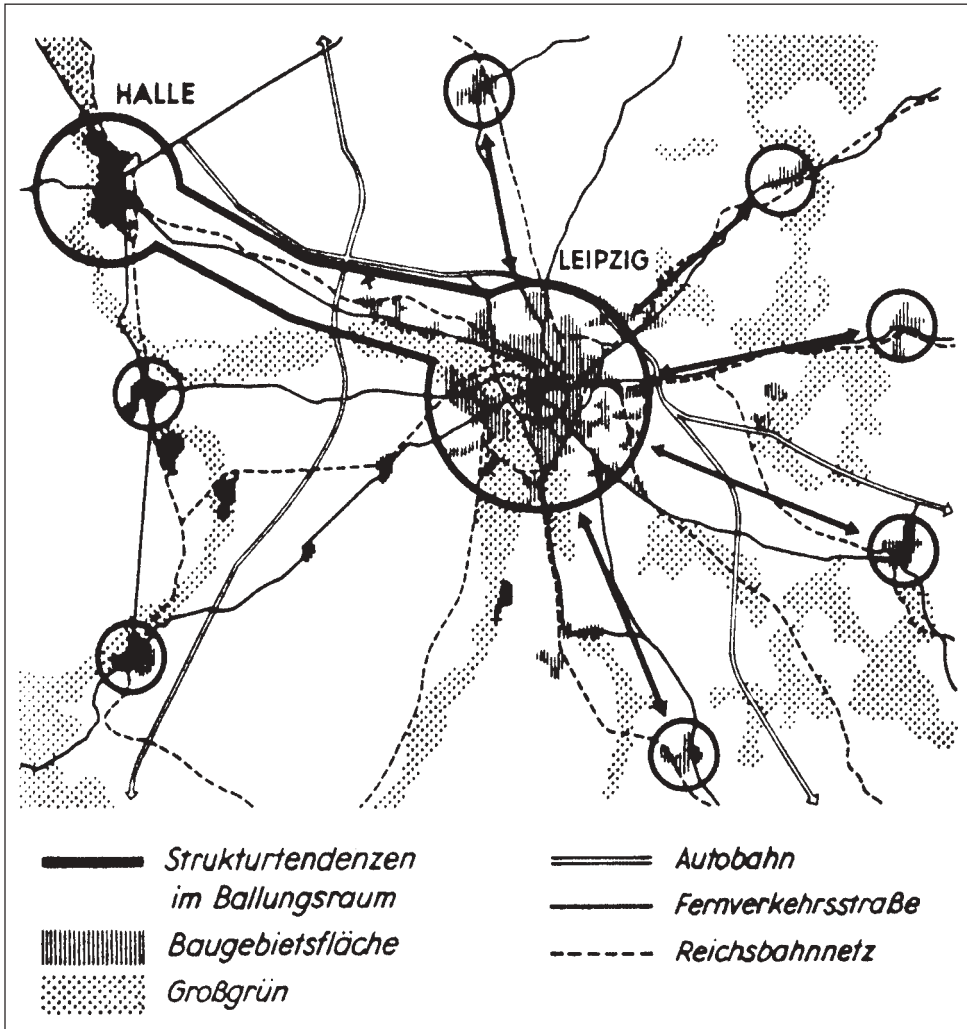


Bild 4.6: Struktur Tendenzen im Ballungsraum Leipzig-Halle.  
(Quelle: BCA / Privatarhiv H. S.)

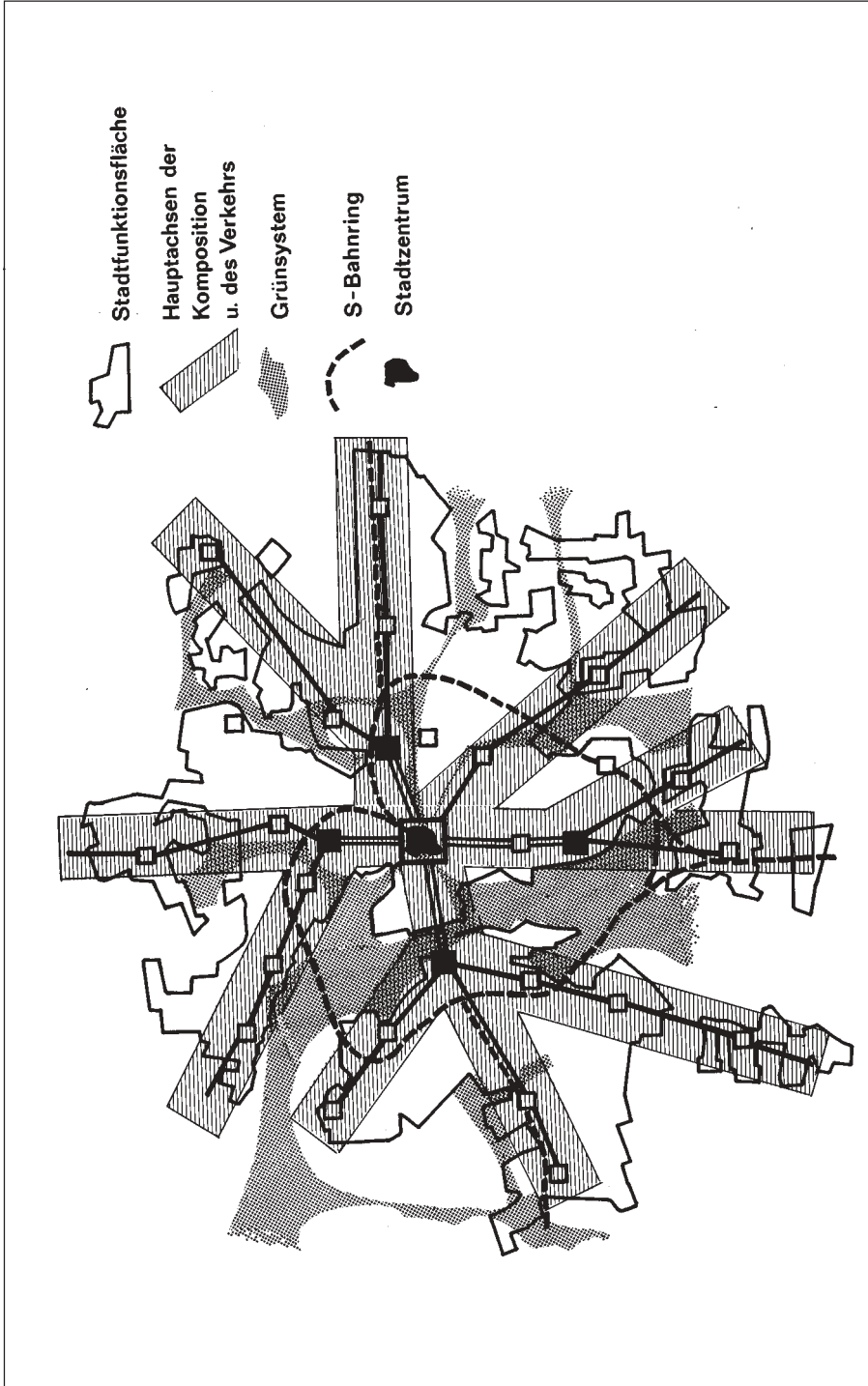


Bild 4.7: Skizze zur langfristigen Entwicklung der Stadtstruktur von Leipzig.  
(Quelle: BCA / Wiss. Zeitschr. Hochsch. f. Arch. und Bauw. Weimar 29(1983)/5/6. S. 432.)

Ausgehend vom gesellschaftlichen Mittelpunkt, dem Zentrums-kern mit dem Karl-Marx-Platz (heute Augustusplatz), planten wir – unter Nutzung historischer Straßenzüge und Wegeverbindungen – ein Netz von Magistralen, Ring- und Fußgängerverbindungen sowie Radfahrwegen bis zu den Nebenzentren – siehe Bild 4.8 – und außerdem in bevorzugte Erlebnisräume wie den Clara-Zetkin-Park, das Rosental und das Sportforum. Dieses Netz von Verbindungen und Platzräumen korrespondierte mit der Baumassengruppierung und der vertikalen Differenzierung. Der Einsatz städtebaulich-architektonischer und bild-künstlerischer Gestaltungsmittel sollte je nach Wertigkeit und Situation erfolgen und vom Massenaufbau sowie der Gebäudeform, über die Flächengestaltung bis zu Elementen der Kleinarchitektur, Wasserspielen und bis zur Sichtgestaltung reichen.

Das Standortangebot für *Wohnbauten und Arbeitsstätten* ist von vielen Faktoren beeinflusst worden. Ein Gesichtspunkt war, die bis dahin vorhandenen territorialen Disproportionen in den Lagebeziehungen von den Wohngebieten zu den Arbeitsplätzen und den Erholungsbereichen im Gefüge der Stadt zu reduzieren. Fehlten im Leipziger Nordosten und Osten Arbeitsstätten, so gab es dagegen im Westen und Südwesten davon Überangebote. So wurde vor allem die Standortwahl für den Wohnungsneubau ein entscheidendes Mittel, um diese Widersprüche zu lindern. Des Weiteren wurde angestrebt – wie bereits unter »Stadtstruktur« erwähnt –, die Wohnbebauung an leistungsstarken Trassen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verdichten und damit gleichzeitig den Anteil zusammenhängender Frei- und Grünflächen zu erhöhen. Mit dem Generalbebauungsplan wurden, ausgehend von einem Flächenangebot für längerfristige Zeiträume, die Standorte des komplexen Wohnungsbaus 1971/75; 1976/80 fixiert<sup>68</sup> – siehe Bild 4.9.

Für die Arbeitsstättengebiete ging es darum, die Flächennutzung zu intensivieren, die Geschossflächen- und Arbeitsplatzdichte zu verbessern. Die Entwicklung leistungsfähiger, mechanisierter und teilweise automatisierter Betriebe erforderte jedoch gleichzeitig größere und zusammenhängende Flächen einschließlich Erweiterungsmöglichkeiten, die mit dem Generalbebauungsplan entsprechende Angebote unterbreitet bekamen. Für die Forschung, Entwicklungsaufgaben und Produktionsvorbereitung sowie für ähnlich gelagerte »nichtstörende« Produktionsstätten wurden die Standorte im zentralen Bereich der Stadt sowie in direkter Verflechtung mit Wohngebieten vorgeschlagen. Das Ziel war es, die Funktionen weitgehend zu überlagern und zu verdichten. Die zentralen öffentlichen Einrichtungen konzentrierten sich vor allem im Zentrums-kern und dem Zentralen Bereich der Stadt Leipzig.

Im *Stadtzentrum* verfolgten wir das Ziel, die historische Grundform und Struktur sowie die typischen Passagen und Arkaden mit dem durch Dominanten betonten und zeitgemäß gestalteten Promenadenring einschließlich des Zentralen Platzes zu verbinden.<sup>69</sup> Aus den bisherigen Planungen wurden zwar die Standorte für Hochhausdominanten übernommen, jedoch nicht das radikale Umgestaltungskonzept für den Zentrums-kern. Mit der Neufassung der Bebauungskonzeption, in der die historischen Räume und Gebäude stärker als bis dahin wieder einbezogen worden sind, nutzten wir die Chance, die

68 Wolfgang Geißler und Johannes Schulze: Zur Standortplanung des komplexen Wohnungsbaues für den Fünfjahrplanzeitraum von 1971 bis 1975. In: Deutsche Architektur. 21 (1972) 2. S. 76-81.

69 Horst Siegel: Das Entstehen neuer zentrumsbestimmender Ensembles und ihre Beziehungen zu den vorhandenen städtebaulichen Anlagen (Beispiel Leipziger Stadtzentrum). In: Schriftenreihe der Bauforschung – Reihe Städtebau und Architektur – Deutsche Bauakademie Berlin 1969. Heft 25. S. 78-82. (Diskussionsbeitrag auf der 22. Plenartagung der Deutschen Bauakademie am 16. und 17.10.1968).

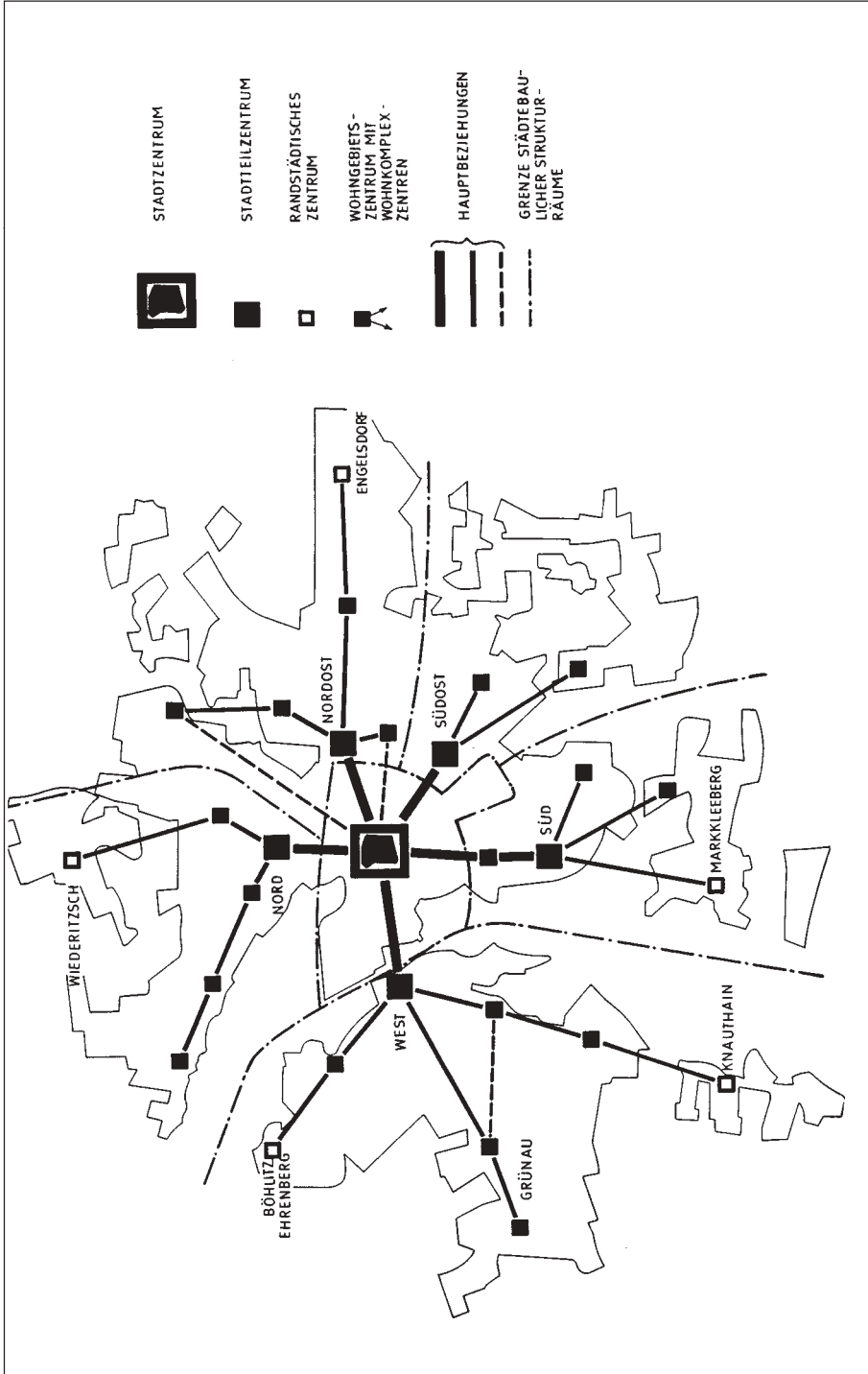


Bild 4.8: System der Zentren der Stadt Leipzig.  
(Quelle: BCA / GBP – Architektur der DDR 16(1977)6. S. 329).



Bild 4.9: Verkehrserschließung für den komplexen Wohnungsbau 1971-1980 auf der Grundlage des koordinierten Generalbauungs- und Generalverkehrsplanes von 1970.  
(Quelle: BCA / Deutsche Architektur. Berlin 21(1972)2. S. 77.)

dramatischen Abbruchquoten der '59er Planung entscheidend zu reduzieren. Ausnahmen bildeten die im Krieg stark beschädigten Gebäude von Deutrichs Hof in der Reichsstraße, die Universität am zentralen Platz und das Messehaus am Brühl sowie die Ruine des Gewandhauses in der Inneren Westvorstadt. Für diese sah die Kommune keine Chancen, Baukapazitäten bereit zu stellen.

Erstmalig entstand, wie bereits erwähnt, ein 3-dimensionales Prognose-Strategie-Modell im Maßstab 1 : 2000 für die Entwicklungsmöglichkeiten des Zentralen Bereiches der Stadt, ausgehend vom Sportforum bis zum Völkerschlachtdenkmal – siehe Bild 4.10. In diesem Areal sind vorrangig Flächen für zentrale öffentliche, kulturelle und strukturbestimmende Vorhaben sowie für Olympische Spiele ausgewiesen worden.

Im Zentrumskern wurden die Fußgängerbereiche so konzipiert, dass die Wegeführungen – abgeleitet von den Beziehungen in den Kommunikationszonen – mit den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs ein System bilden, das das historische Herz der Stadt für die Leipziger Bürger und Gäste vorteilhaft erschließt und den Besuch zu einem bleibenden Erlebnis werden lässt.

An *Freiflächen und Naherholungsgebieten* bestand ein absoluter Fehlbedarf, der im Stadtgebiet insgesamt nicht gedeckt werden konnte, jedoch differenziert zu beurteilen war. Die Negativbilanz ergab sich vor allem durch die unter den Richtwerten liegenden Angebote für öffentliches Grün, Freibäder einschließlich Wasser- und Freiflächen sowie Stadtwald. Im Gegensatz dazu war ein sehr hoher Bestand an Kleingartenanlagen vorhanden. Es wurde unumgänglich, das Umland der Stadt Leipzig zur Lösung der anstehenden Probleme stärker mit einzubeziehen, wie es dann auch Anfang der 70er Jahre mit dem Generalbebauungsplan für die Stadtregion erfolgte. Innerhalb des Stadtgebiets planten wir, die bestehenden Frei- und Erholungsflächen weiter auszubauen und die Freizeitangebote durch komplexere Ausstattung zu verbessern.<sup>70</sup>

Im Prozess der Stadtumgestaltung sollten somit verbindende Grünzüge entstehen, die in Kombination mit den Freiflächen innerhalb der Baugebiete ein zusammenhängendes Netz von Erholungsangeboten ergeben würden.

### *Der Generalplan der technischen Versorgung*

Der *Generalplan der technischen Versorgung* (GPtV) enthielt die Analyse und die erforderlichen Entwicklungen der Hauptnetze und Anlagen zur Versorgung der Stadt mit Wasser, Gas, Elektroenergie, Fernwärme und Fernmeldewesen sowie zur Stadtbeleuchtung, Entwässerung und Müllbeseitigung. Die Analysen der Anlagen und Netze ergaben für alle Versorgungsarten kritische Situationen, da viele davon seit über 100 Jahren unverändert betrieben worden waren. Hinzu kam, dass durch den ständig höheren Bedarf an technischer Versorgung die Anlagen und Netze bis an ihre Grenzwerte ausgelastet und Leistungssteigerungen nicht mehr möglich waren. Das galt sowohl für die Erzeugungsanlagen als auch für die Netze des Transportes und der Verteilung. Einige Stadtgebiete waren bereits nicht mehr qualitätsgerecht versorgt. Auf der Grundlage der geplanten Stadtstruktur, insbesondere der vorgesehenen Verdichtung und Konzentration der Bebau-

<sup>70</sup> Horst Siegel: Grün in der Stadt. In: Wohnen im Grünen. Leipzig/Berlin; H. 1/1981. S. 2-11. – Othmar Fey u. a.: Das Grünsystem Leipzigs. In: Architektur der DDR. 37(1988)9. S. 25-27.





Bild 4.10: Leipzig – dreidimensionales Prognosemodell für den zentralen Bereich der Stadt vom Sportforum bis zum Völkerschlachtdenkmal. (Planungsstand: Januar 1970).  
Erstmals wurde auf dem Gelände am Cottaweg / Elsterbecken ein zentraler Sportkomplex als städtebauliche Planungsidee dargestellt; BCA-intern für »Olympische Spiele in Leipzig« konzipiert! (Städtebaulicher Entwurf: Architekten des BCA unter Leitung von Horst Siegel und Ambros G. Gross; Verkehrsplanung: BfV unter Leitung von Kurt Ackermann. Quelle: BCA / Tagungsmaterial für die Stadtverordnetenversammlung am 24.6.70.)

ung in Übereinstimmung mit den Trassen des öffentlichen Personennahverkehrs, sind für die jeweiligen Versorgungsarten entsprechende Netzkonzeptionen ermittelt und als Angebot dargestellt worden. Dabei wurde großer Wert darauf gelegt, versorgungssichere Hauptnetze zu schaffen sowie Erzeuger- und Verwertungsanlagen zu konzentrieren und die Netze zu bündeln. Auf dieser Basis konnten die zuständigen Wirtschaftsbetriebe ihre Entwicklungskonzeptionen präzisieren und im Dialog mit den städtischen Planungsbüros (BCA / BfV) ihre Investitionen längerfristig vorbereiten. Allerdings waren diese Planungsdokumente vertraulich und nicht für die öffentliche Information freigegeben, da sie lebenswichtige Systeme darstellten, deren Unterbrechung schwerwiegende Folgen für eine Großstadt haben würde.

### *Bürgerbeteiligung*

Die *Leipziger Bürger* beteiligten sich, wie gewohnt, sehr engagiert an Gesprächen über die Entwicklung und Gestaltung ihrer Stadt. Die Generalpläne für die Bebauung und für den Verkehr sind vielfältig und in breitem Umfang öffentlich beraten worden, da sie nicht nur den Ist-Stand, sondern auch die Planungen für längerfristige Zeiträume zeigten. Das staatliche Verfügungsrecht über Grund und Boden verhinderte Bodenspekulationen und ermöglichte es, die dokumentierten Vorbehaltsflächen im gesamtstädtischen Interesse öffentlich zu diskutieren. Höhepunkte der Bürgerbeteiligungen waren die Gespräche im Rahmen einer mehrwöchigen Bauausstellung, die am 26. Februar 1970 eröffnet worden war<sup>71</sup>, in der auch das mehrmals genannte 3-dimensionale Prognosemodell einen zentralen Platz einnahm – siehe Bild 4.10.

Die Karten, Pläne und Modelle wurden im Gebäude »Leipzig-Information« (damals an der Ecke Brühl / Reichsstraße) gezeigt, bevor die endgültige Dokumentation im Juni des gleichen Jahres den Stadtverordneten zur Beschlussfassung vorgelegt worden ist. Mehr als 20 000 Bürger und Besucher der Stadt nahmen die Gelegenheit wahr, sich die Materialien anzusehen und ihre Meinung zu äußern. Übereinstimmend wurde begrüßt, erstmalig eine Gesamtplanung mit weitreichendem Überblick zur künftigen Entwicklung und Gestaltung der Stadt Leipzig vorgestellt zu bekommen. Eine Fülle von Anregungen und Kritiken war das Ergebnis der Diskussionen. Sie bezogen sich insbesondere auf folgende Gesichtspunkte:

- im Stadtzentrum wurde ein komplexes Herangehen erwartet, das Hochbauten und moderne Verkehrslösungen verbindet, so wie es in den Plänen und mit den Modellen dargeboten worden war. Inhaltlich wünschte man sich Einrichtungen, die ein vielfältiges gesellschaftliches Leben – vor allem für die Jugend – ermöglichen;
- die Planungen für den komplexen Wohnungsbau wurden begrüßt, insbesondere hinsichtlich der Konzentration auf größere Einheiten und damit verbundener Versorgungszentren für den täglichen Bedarf. Eine Forderung war jedoch, den Wohnungsneubau noch konsequenter zeitgleich mit den sozialen Einrichtungen zu realisieren, um Provisorien bzw. lange Wege zu vermeiden. Außerdem erwarteten die Bürger, dass Rekonstruktion, Aussonderung und Neubau stärker miteinander verbunden werden;

<sup>71</sup> Siehe »Messestadt Leipzig« in Leipziger Volkszeitung vom 27.2.1970. Auch: LVZ vom 18.3.1970, S. 8; vom 22.3.1970, S. 7.

- in zunehmendem Maße standen die Naherholungsmöglichkeiten im Mittelpunkt des Interesses. Die Wünsche umfassten sowohl die intensivere Nutzung der vorhandenen als auch das Schaffen neuer Einrichtungen und Anlagen – insbesondere von Schwimmbädern;
- die geplanten Verkehrsanlagen und Verkehrsnetze fanden prinzipielle Zustimmung, jedoch wurde mit Besorgnis auf die zunehmenden Diskrepanzen zwischen der städtebaulichen Gestaltung und der Verkehrsbauentwicklung hingewiesen. Die Bürger meinten, dass der moderne Ausbau der Verkehrsanlagen im Vergleich zu anderen Großstädten zu schleppend erfolgt;
- den Industriezweig- und Betriebsleitungen wurde bewusst, dass ihre Entwicklungsplanungen ohne enge Abstimmung und Koordinierung im gesamtstädtischen Maßstab nicht mehr optimal sind und dass eine rationelle Flächennutzung und Geländerschließung vorrangig nur im Rahmen von Konsortien möglich sein werden.

Die Stellungnahmen zeigten einerseits erneut das große Interesse der Leipziger an der Entwicklung ihrer Stadt und andererseits erinnerten sie nachhaltig daran, die Meinungen der von der Planung und Realisierung betroffenen Bürger noch stärker bereits in die frühen Arbeitsphasen mit einzubeziehen. Dies wurde in der Folgezeit auch umfangreich genutzt, insbesondere für die Vorbereitung des Wohngebietes Leipzig-Grünau und die Umgestaltung der Altbaugebiete. Volle Übereinstimmung gab es bei allen Beteiligten, dass die vorgestellten Planungs- und Entwicklungsziele einen bedarfsgerechten Kapazitäts- und Mitteleinsatz nach einem adäquaten Entwicklungsprogramm der Bauwirtschaft erfordern. Und zurecht wurde diese Dokumentation dafür als dringend notwendiger Impuls gewertet.

Bevor sich die Leipziger *Stadtverordnetenversammlung* (SVV) abschließend mit den Generalplänen beschäftigte, gab es am 4. Juni 1970 nochmals einen umfangreichen Gedankenaustausch zu diesem Thema. Geladen waren die Abgeordneten und Nachfolgekandidaten der SVV, die Mitglieder der Räte der Stadtbezirke und die Vorsitzenden der Ständigen Kommissionen der Stadtbezirksversammlungen. Sie wurden durch die verantwortlichen Bearbeiter im Plenum und danach in vier Arbeitsgruppen eingehend über die Bedeutung der Generalpläne für die örtlichen Staatsorgane, über die internationalen Entwicklungstendenzen auf den Gebieten von Städtebau und Verkehr, über Inhalt und Aussagen der Generalpläne sowie über die Hinweise aus der öffentlichen Beratung mit Bürgern und Besuchern der Stadt und zum Entwurf für die Beschlussfassung der SVV informiert<sup>72</sup>. Nach Diskussion bestätigte die Leipziger SVV am 24. Juni 1970 auf ihrer 2. Tagung »Die Grundrichtung des Generalbebauungsplanes, des Generalverkehrsplanes und des Generalplanes der technischen Versorgung« (Teilprognosen zur Entwicklung der Stadt Leipzig)<sup>73</sup>. Sie bildete die Planungsgrundlage bis in die 80er Jahre und darüber hinaus.

Bestätigt wurden u. a. die vorgeschlagene Entwicklung der Stadtstruktur als generelle Zielstellung und in Verbindung damit die Kriterien für die Flächennutzung sowie für die Standort- und Funktionsverteilung; die Grundzüge der Stadtkomposition in Bezug auf die Wertigkeit der städtebaulichen Räume und einzusetzenden Gestaltungsmittel; die konzi-

<sup>72</sup> Horst Siegel: Redekonzept vom 1.6.1970 (unveröff.). Privatarchiv H. S.

<sup>73</sup> Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Leipzig Nr.: 14 / 70 vom 24.6.1970. Stadtarchiv Leipzig; Signatur: StVuR (1) Nr. 277; Blatt 140b.

pierten Systeme, Netze und Anlagen des Straßen-, Güter- und öffentlichen Personennahverkehrs sowie die ausgewiesenen Baugebiete als Entwicklungsbasis für die stadttechnische Versorgung sowie zeitlich begrenzte Vorbehaltsflächen für ausgewiesene Baugebiete und Trassen.

Für die weitere Arbeit fixierte der Beschluss der SVV vor allem den Einsatz mathematisch-ökonomischer Modelle in der Generalplanung, notwendige Variantenuntersuchungen, um einige Aussagen und Annahmen zu präzisieren, den Aufbau grundfondsanalytischer Daten in den jeweiligen Fachbereichen des örtlichen Rates, Optimierung der Standortplanung 1971-75 sowie für die Weiterführung nach 1976. Besonderer Wert wurde auf die Feststellung gelegt, dass die Baukapazitäten in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Stadtgestaltung zu entwickeln seien, um deren etappenweise Realisierung materiell zu sichern.

Rückschauend, auch aus heutiger Sicht, erwiesen sich die *Konzentration auf Grundzüge und strukturbestimmende Elemente* sowie die *komplexe Herangehensweise* mit dem Blick zur materiell-technischen Basis und zu volkswirtschaftlich-sozialen Zielen als ausschlaggebend dafür, dass die Planung über lange Zeit tragfähig blieb<sup>74</sup>. Das Ministerium für Bauwesen der DDR hatte bereits 1968/69 im Rahmen des bereits genannten Wettbewerbs diese Qualitätsmerkmale erkannt, hervorgehoben und gewürdigt<sup>75</sup>; sie haben sich somit auch über die Zeit bewährt.

#### 4.6. Generalbebauungsplan der Stadtregion Leipzig von 1976

Während der Arbeit an den Generalplänen für die Stadt Leipzig wurde allen Beteiligten immer bewusster, dass sich Stadt und Umland gegenseitig bedingen und das unabhängig von administrativen Grenzen. Ein gemeinsames territoriales Entwicklungskonzept schien dringend geboten. Diese Einsicht reifte auch auf der Ebene des Rates des Bezirkes, und sie wurde unterstützt durch die Aussagen im Generalbebauungsplan Bezirk Leipzig<sup>76</sup>, der zeitgleich mit den Generalplänen der Stadt Leipzig erarbeitet worden ist. Die darüber hinausgehenden landesweit gewonnen Erkenntnisse, die territoriale Prognosearbeit komplexer zu fassen, schlugen sich in dem bereits genannten Beschluss des Staatsrates der DDR vom 14. April 1970 nieder. Im Punkt I/4 hieß es dazu: »Unter Verantwortung der Räte der Bezirke ist die prognostische Entwicklung für Städte und Gebiete herauszuarbeiten, in denen entsprechend der Strukturpolitik besondere Aufgaben zu erfüllen sind. Die Prognosen für diese Städte müssen *die Funktion der Stadt für das Umland ebenso wie*

74 Wolfgang Geißler im Gespräch mit dem Autor am 18.10.2001 in Leipzig. (W. G. konnte über 30 Jahre die Wirksamkeit des GBP verfolgen; zunächst als Leiter der Abt. Generalplanung im BCA, danach als Stadtbau- und abschließend als Verantwortlicher für den Leipziger Flächennutzungsplan von 1994).

75 Generalbebauungsplanung der Städte der DDR. In: Schriftenreihe der Bauforschung – Städtebau und Architektur – Berlin 1970. Heft 29. S. 46f.

76 Rat des Bezirkes Leipzig / Bezirksbauamt / Büro für Städtebau: Generalbebauungsplan Bezirk Leipzig – Kurzfassung – Bearbeitungsstand März 1970. Privatarchiv H. S..

*die der umliegenden Städte und Gemeinden für diese Stadt berücksichtigen.*<sup>77</sup> [Hervorhebung H. S.]

In logischer Folge beschloss der Rat des Bezirkes im Mai 1973, einen gemeinsamen Generalbebauungsplan der Stadt und des Landkreises Leipzig zu erarbeiten. Das Hauptanliegen bestand darin, Stadt und Umland als einheitlichen Planungsgegenstand zu behandeln. So entstand von 1973 bis 1976 der Generalbebauungsplan Stadtregion Leipzig (u. a. mit 73 Karten und Plänen)<sup>78</sup>, in dem zugleich der GBP der Stadt Leipzig von 1970 aufging – vertieft und erweitert.

Der Generalbebauungsplan Stadtregion Leipzig 1976 war das Ergebnis einer konstruktiven Gemeinschaftsarbeit von Verantwortlichen des Rates des Bezirkes, der Stadt und des Kreises Leipzig sowie des BCA und des Büros für Städtebau des Rates des Bezirkes Leipzig (BfS) unter der Leitung von *Jürgen Löber*, *Horst Siegel*, *Helmut Michler*, *Erwin Schrödl* und *Rolf Billig*.<sup>79</sup> In die Bearbeitung waren die örtlichen Räte intensiv eingebunden. Der Rat der Stadt Leipzig und der Rat des Landkreises beschäftigten sich bereits im Oktober 1974 mit den vorgelegten Zwischenergebnissen; das gleiche erfolgte im November 1974 im Rat des Bezirkes. Eingebunden war auch das Ministerium für Bauwesen Berlin; die abschließende Bewertung fand im Juni 1975 statt und mündete in einer gutachterlichen Stellungnahme. In ihr hieß es u. a.: »Besonders anzuerkennen ist, dass erstmalig mit der Bearbeitung des Generalbebauungsplanes der Stadtregion Leipzig der Versuch gemacht wurde, ein Territorium über die administrativen Grenzen hinaus entsprechend seiner funktionellen Verflechtung planerisch zu bearbeiten.« Die Gesamtdokumentation<sup>80</sup> ist – gemeinsam mit dem Generalverkehrsplan für die Stadtregion – am 18. Februar 1977 im Rat des Bezirkes abschließend beraten und als Grundlage für die weitere Planung bestätigt worden.

Die *Stadtregion* lässt sich als Gebiet intensiver Stadt-Umland-Beziehungen innerhalb eines Ringes benachbarter Kreisstädte definieren und abgrenzen. Die engen Verflechtungsbeziehungen erstrecken sich insbesondere auf die Funktionen: Wohnen-Arbeiten; Wohnen-Versorgung/Bildung; Wohnen-Erholen. So umfasst die Stadtregion Leipzig mit ungefähr 30 km Durchmesser die Territorien der Messestadt Leipzig (ca. 15 km Durchmesser), des Landkreises Leipzig sowie Teile der damaligen Kreise Wurzen, Grimma und Borna. Träger der umfangreichen Pendelwanderungen zwischen Stadt und Umland sind die radial verlaufenden Trassen des ÖPNV. In der Leipziger Stadtregion konzentrierten sich mehr als 1300 Einwohner je km<sup>2</sup>; in keiner anderen vergleichbaren Region der DDR gab es derart hohe Werte. Die Stadtregion Leipzig war auch zugleich Standort wichtiger industrieller Produktionsstätten, wie z. B. für Großbetriebe der Che-

77 Beschluss des Staatsrates der DDR: Die weitere Gestaltung des Systems der Planung und Leitung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung, der Versorgung und Betreuung der Bevölkerung in den Bezirken, Kreisen, Städten und Gemeinden – zur Entwicklung sozialistischer Kommunalpolitik – v. 16.4.1970. In: Schriftenreihe des Staatsrates. Heft 14. Berlin 1970. S. 87-146 sowie S. 95 (Zitat).

78 Generalbebauungsplan Stadtregion Leipzig. Stadtarchiv Leipzig; Reg.-Nr.: BCA I; Nr.: 3; Bd. 1 sowie Nr.: 4; Bd. 1 und 2.

79 Hauptbearbeiter im BCA: Siegfried Hillman, Gerd Bartsch, Horst Leichsnering, Peter Bote, Günther Eichler und Hans-Jürgen Schwarz; im BfS: Peter Mißbach, Gerald Brause und Lothar Choyna. Quelle: Architektur der DDR. 26(1977)6. S. 330.

80 BCA/BfS: Generalbebauungsplan Stadtregion Leipzig. März 1976. (Dokumentation / Farbdruck – im Format 35x50 cm mit 31 Seiten Text einschl. grafischer Darstellungen sowie 15 Seiten Pläne). Privatarchiv H. S.

mie, der Braunkohlegewinnung und -verarbeitung einschließlich der Energiewirtschaft, beginnend im Raum Bitterfeld und bis in den Kreis Altenburg reichend. Sie begründeten die Bedeutung der Nord-Süd-Achse in der Region, einer Achse mit intensiven Verflechtungen vielfältiger Art insbesondere des *Braunkohleabbaus*<sup>81</sup>.

Leipzig umgeben von großen Seen und umfangreichen Waldgebieten – das war ein reales Zukunftsbild. Denn es lagen damals bereits für einen längeren Zeitraum beschlossene Abbaukonzeptionen für die Braunkohle südlich und nördlich von Leipzig vor, die auch die Planungen für die Bergbaufolgelandschaften enthielten. Dass diese Überlegungen nicht nur Zukunftsprogramme gewesen sind, bestätigte das in den 60er/70er Jahren geschaffene Naherholungsgebiet Kulkwitz, hervorgegangen aus dem Restloch eines ehemaligen Braunkohletagebaus sowie die damals bereits begonnene Rekultivierung der Tagebaue Zwenkau und Espenhain südlich von Leipzig.

Für die städtebauliche Entwicklung der Messestadt Leipzig und darüber hinaus wurde jedoch die Ost-West-Achse immer wichtiger. An ihr lagen auch die entscheidenden Standorte für das Wohnungsbauprogramm sowie die vorhandenen und geplanten Arbeitsstättengebiete. Außerdem befanden sich im Bereich dieser Achse wichtige, intensiv genutzte Erholungsgebiete der Leipziger Bürger wie Machern, Brandis und Naunhof im Osten sowie das bereits genannte Kulkwitz im Westen der Stadt – siehe Bild 4.11.

Als Konsequenz der in den 70er Jahren erkennbaren territorialen Bedingungen und der damit wiederum verbundenen Standortpolitik zeichnete sich ein allmählicher Wandel der Stadtstruktur ab, d. h. ein Verändern der inneren Gliederung der Stadt und ihres Umlandes. Wir gingen davon aus, dass sich immer stärker zwei sich kreuzende Entwicklungsachsen herausbilden, an denen die wichtigsten Standorte für Industrie- und Arbeitsstätten, für das Wohnungsbauprogramm sowie Erholungsgebiete eingeordnet sind; verbunden mit leistungsstarken Verkehrsnetzen. Entlang der Nord-Süd-Achse sollten sich im Stadt-Umland-Gebiet zunächst vor allem Produktionsstätten des Kohle-Energie-Programms befinden – und künftig, wie bereits erwähnt, stadtnahe Erholungsbereiche mit großen Wald- und Wasserflächen als rekultivierte Bergbaufolgelandschaften. An der Ost-West-Achse ergaben sich günstige Voraussetzungen für Wohnungsbaustandorte und für innerstädtische Arbeitsplätze sowie für Gemeinschaftseinrichtungen und gesellschaftliche Zentren – siehe Bild 4.12.

Wie bereits erwähnt, wurden in dieser Bearbeitungsphase auch die Aussagen des Generalbebauungsplans Stadt Leipzig weiter vertieft. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird nachfolgend nur auf drei Aspekte eingegangen: auf die Entwicklung der Flächennutzung, der Arbeitsstättengebiete und der Investitionsschwerpunkte 1976-1990. Die bis dahin vorliegenden Konzepte zur Entwicklung der *Flächennutzung* sind überarbeitet und zu einem Leitbild für die Stadt Leipzig verdichtet worden. Damit wurden die Funktionen in ihrer wechselseitigen Abhängigkeit besser räumlich zugeordnet. Es wurde nachgewiesen, dass der Flächenaufwand für den komplexen Wohnungsbau, die erkennbare intensive Erweiterung der Produktionsstätten und die aus der Umgestaltung der Altbaugebiete resultierenden Anforderungen langfristig abzusichern ist. Die Ergebnisse zeigten folgende Tendenzen:

81 Horst Siegel: Einfluss des Kohle-Energie-Programms der DDR und des Wohnungsbaues auf die städtebauliche Entwicklung von Leipzig. In: The production of the built environment. Proceedings of the 9th Bartlett International Summer School. London (March 1988). Heft 9. S. 125-130.



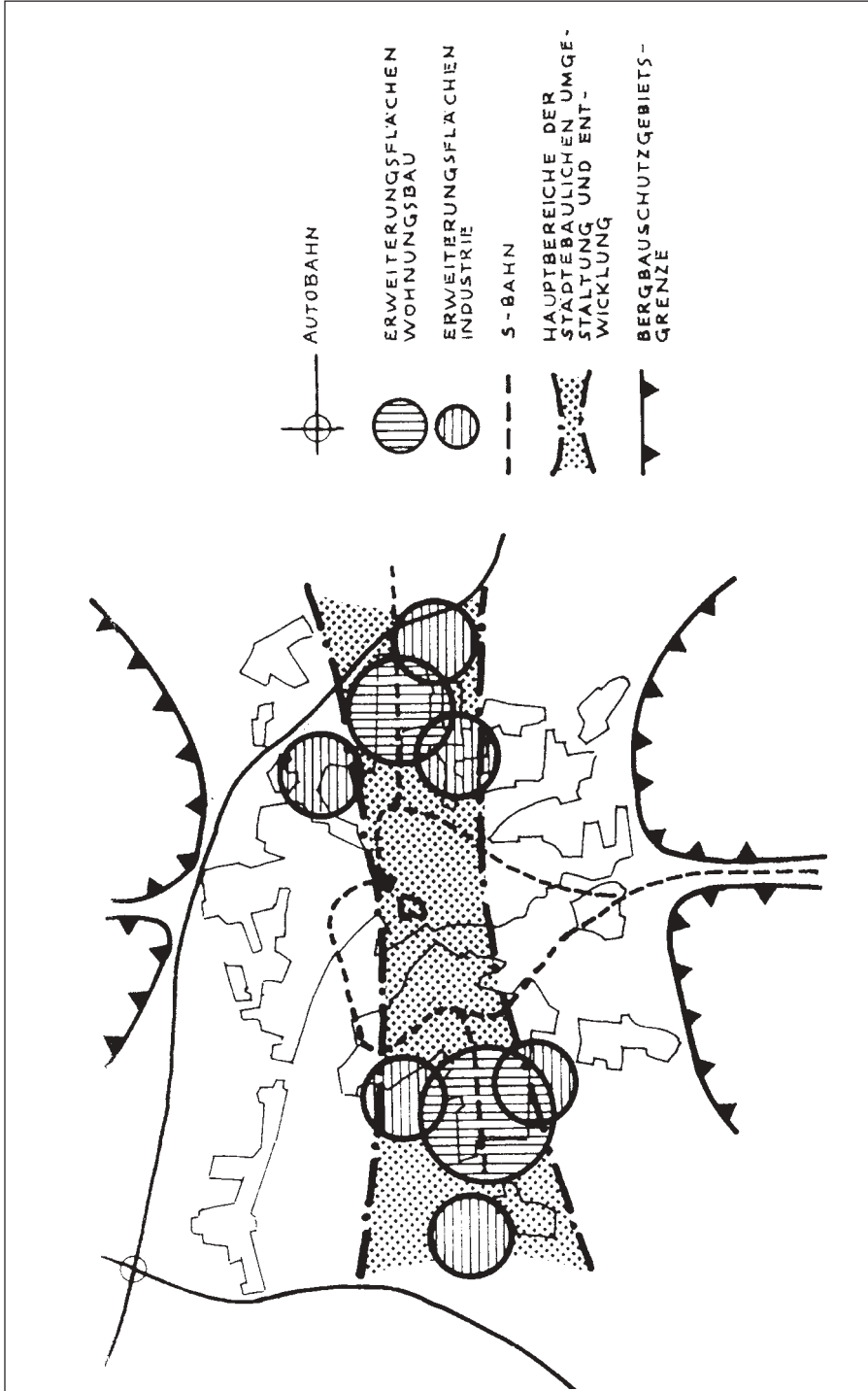


Bild 4.11: Stadt Leipzig – strukturelle Entwicklungsbedingungen.  
(Quelle: BCA / GBP Stadtregion Leipzig – Zeitschr. f. geol. Wissensch. Berlin 10(1982)8. S. 1080.)

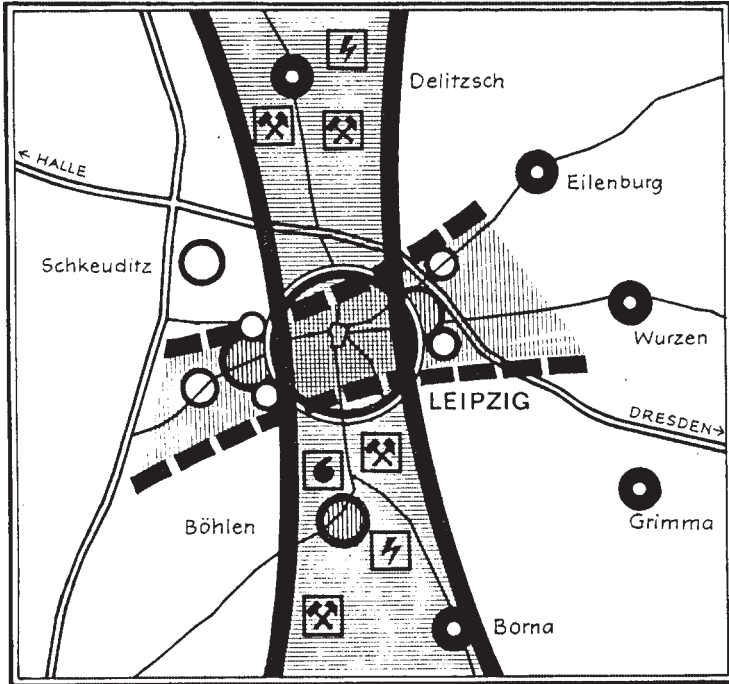


Bild 4.12: Stadregion Leipzig – territoriale Entwicklungssektoren Nord-Süd und Ost-West.  
(Quelle: ebenda. S. 1081.)

- Umverteilung von Einwohnern durch Wohnungsbaustandorte auch im randstädtischen Bereich (Raum Ost und Raum West) entsprechend dem Leitbild der Stadtstruktur – bei gleichzeitiger Auflockerung stark überbauter, alter innerstädtischer Gebiete;
- Standortnachweis von Industrieflächen auch in Siedlungszentren des Landkreises, die zur Aufnahme von »störender« Industrie der Stadt Leipzig geeignet sind;
- System von Erholungsgebieten unter Einbeziehung von bis dahin dafür nicht genutzter Flächen sowie ein Netz gesellschaftlicher Versorgungszentren.

Typisch für viele Betriebe in der Stadt wie in den Zentren des Landkreises Leipzig war und ist die enge Verzahnung der *Arbeitsstätten* mit den Wohngebieten, die keine Erweiterung für die Industrie zuließen und die Wohnqualität teilweise stark beeinträchtigten. Des Weiteren war die Zersplitterung von Großbetrieben in eine Vielzahl von Betriebsteilen sehr nachteilig. Um diese Disproportionen zu beseitigen, sind folgende Lösungswege im Rahmen des Generalbebauungsplans Stadregion vorgeschlagen worden:

- Maßnahmen der Intensivierung, Rationalisierung und Rekonstruktion – dabei wurde davon ausgegangen, dass die meisten Industriestandorte infolge der hohen Grundinvestitionen langfristig stabil sind bzw. verbleiben;
- Einschränkung der standörtlichen Zersplitterung durch Konzentration der Produktion im Hauptbetrieb, gegebenenfalls mit zusätzlichen Flächenanforderungen;

- Verlagerung aus Umgestaltungsgebieten nur, wo es unerlässlich und eine Weiterführung der Produktion gesichert ist.

Mit dem Generalbebauungsplan Stadtregion Leipzig wurde auch nachgewiesen, dass die zeitliche und räumliche Konzentration von Investitionen entscheidende Voraussetzung für die »Intensivierung der Volkswirtschaft« im Rahmen der territorialen Rationalisierung war. Im Ergebnis entstand der Plan »*Investitionsschwerpunkte*« für den Zeitraum von drei Fünfjahresplänen (1976-1990) – siehe Bild 4.13.

Noch vor Beginn der Arbeit am Generalbebauungsplan Stadtregion Leipzig entstand 1971 das »*Programm zur Erhöhung der politischen Wirksamkeit und volkswirtschaftlichen Effektivität der Entwicklung der Messestadt Leipzig mit den Leipziger Messen bis 1974*«. Leipzigs Stellung und Rolle als Ost-West-Welthandelsplatz war damals unbestritten; jedoch ließen die optimale Funktionstüchtigkeit und das äußere Erscheinungsbild einiges an Wünschen übrig. Es war deshalb sehr erfreulich, dass die Regierungskommission »Leipziger Messen« den Rat der Stadt Leipzig beauftragte, sich mit o. g. Programm zu beschäftigen. Das war eine Chance, die weitere Ausgestaltung der Stadt zu forcieren. Die Gesamtleitung der Arbeitsgruppe, in der auch der Rat des Bezirkes und das Leipziger Messeamt eingebunden waren, wurde *Frank Grimm*, Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters, übertragen. Den Planungsstab leitete *Horst Siegel* gemeinsam mit *Ambros G. Gross*.

Die Lösungsvorschläge verfolgten das Ziel, die verschiedenen Messe- und Versorgungssysteme territorial zu konzentrieren und durch leistungsfähige Verkehrslösungen zu verbinden. Schwerpunkte waren der Flughafen und der Hauptbahnhof als stabile Anreise- und Abreisepunkte, das Messegelände und das Stadtzentrum als Mittelpunkte der Messtätigkeit sowie das Stadtzentrum und die Wohngebiete als Zentren für Abendprogramme und Übernachtung. Es entstand eine sehr komplexe Dokumentation<sup>82</sup> mit den erforderlichen Maßnahmen für sieben »Teilsysteme«:

- *Messeflughafen* (ganzjähriger internationaler Flugverkehr; Erweiterung der Empfangsgebäude und Flugbetriebsanlagen; Direktverbindungen zum Stadtzentrum / Messegelände);
- *Messegelände* (Neugestaltung des Westeinganges / Deutscher Platz; Neubau von zwei Messehallen; Errichtung eines Außenhandels- und Dienstleistungszentrums; Ausbau der Verkehrsanbindungen – siehe Bild 4.14);
- *Stadtzentrum* (Messehäuser; Universität; Hotels / Internate; Gaststätten; Service / Dienstleistungen; Hauptbahnhof; Gestaltung der Grün- und Freiflächen);
- *Verkehr* (Straßenverkehr; ÖPNV einschließlich S-Bahn);
- *Technische Versorgung* (Fernmeldetechnik; Be- und Entwässerung; Elektroenergie- und Fernwärmeversorgung);
- *Stadtwirtschaft* (Sauberkeit der Stadt; Stadtbeleuchtung und Lichtgestaltung; Verkehrszeichen / Markierungen);
- *Touristischer Service* (Sport- und Naherholung).

<sup>82</sup> Arbeitsgruppe Messestadt Leipzig und Leipziger Messeamt: Programm zur Erhöhung der politischen Wirksamkeit und volkswirtschaftlichen Effektivität der Entwicklung der Messestadt Leipzig mit den Leipziger Messen bis 1974. Bericht an den Ersten Sekretär der Bezirksleitung Leipzig der SED, Horst Schumann, vom 18.3.1971. (20 Seiten Erläuterungstext; 23 Seiten Maßnahmenkatalog / erforderliche Entscheidungen; 7 graph. Darstellungen). Privatarchiv H. S. Siehe auch: Stadtarchiv Leipzig; Sign.: BCA I; Nr. 10; Bd. 03; Bl. 65-72.



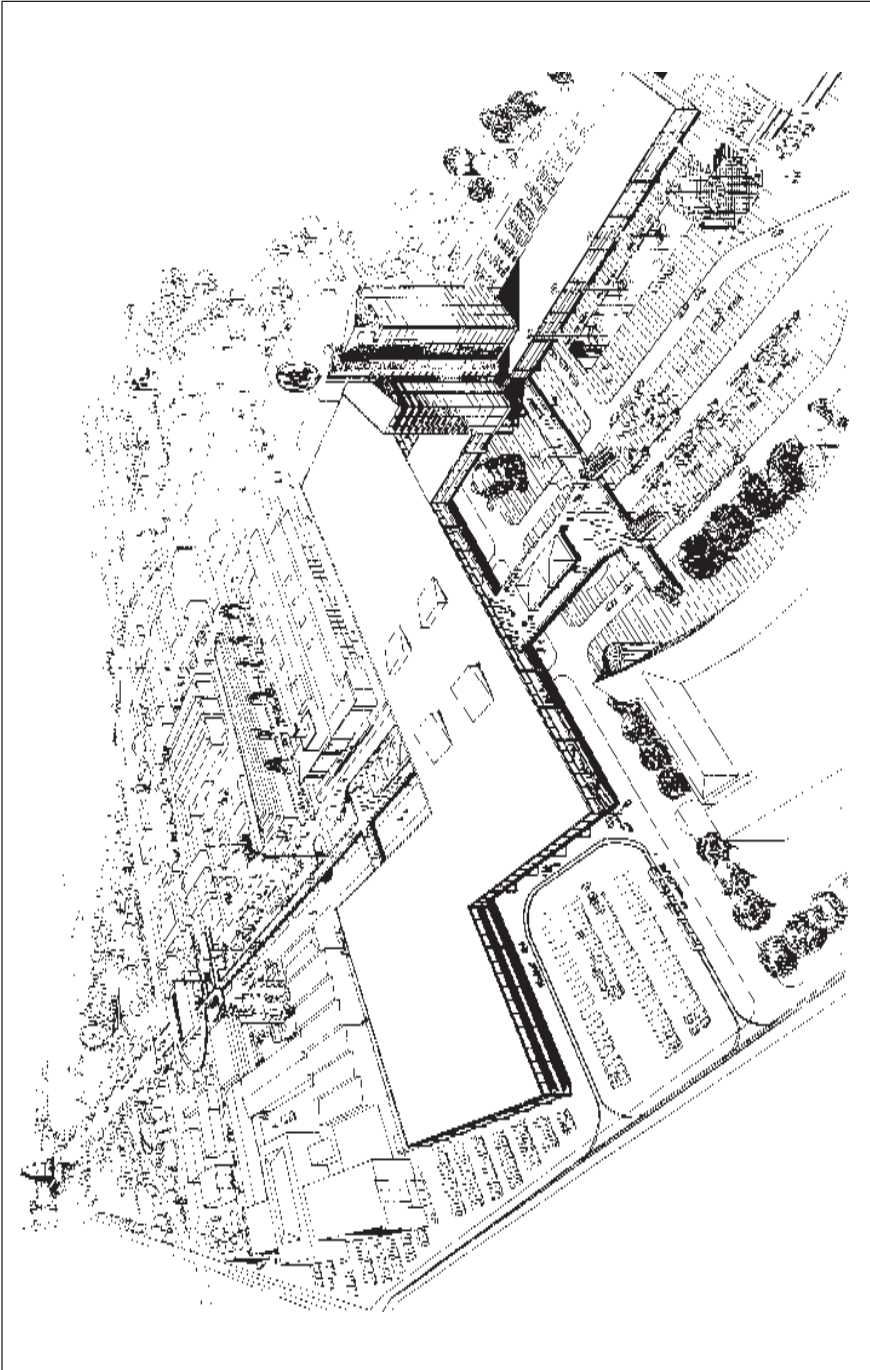


Bild 4.1.4: Handelszentrum am Deutschen Platz / Neugestaltung Westeingang Messegelände.  
(Quelle: Rat der Stadt Leipzig: »Programm zur Erhöhung der politischen Wirksamkeit und volkswirtschaftlichen Effektivität der Entwicklung der Messestadt Leipzig mit den Leipziger Messen bis 1974« vom 8.4.1971. Zeichnung: Volkrad Drechsler. – Privatarchiv H. S.)

Die notwendigen Maßnahmen hatten einen Wertumfang von rund 471 Mio. Mark/DDR. Davon waren bis dahin nur etwa 78 Mio. Mark/DDR im »Perspektivplanentwurf« enthalten; d. h. es bedurfte zentraler Entscheidungen für die zusätzlich benötigten ca. 393 Mio. Mark, um das ermittelte Programm zu realisieren. Diese Größenordnung konnte nicht aufgebracht werden, es musste »zeitlich gestreckt« werden. Im Verlauf der folgenden Jahre sind aus dem Gesamtprogramm partiell Maßnahmen realisiert worden, wie die Neugestaltung des Westeinganges in Verbindung mit dem Bau der Messehalle 7 und anderes mehr. Aber das ursprünglich geplante Programm wurde nicht verwirklicht und somit auch das äußere Erscheinungsbild nicht wirksam verbessert.

#### 4.7. Wohnungsbauprogramm und Stadtentwicklung in den 70er und 80er Jahren

Viele Bürger möchten gern erfahren, wie das in den 70er und 80er Jahren mit der Lösung der Wohnungsfrage gewesen ist, welche *Ziele* angestrebt wurden, wie dazu die *Ausgangsbasis* war – vor allem der Zustand der Wohnsubstanz – und welche *Aufgaben* sich daraus für unsere Arbeit ergaben. Diese Fragen sind verständlich und begründet zugleich, denn schließlich war und ist ein Wohnungsbauprogramm nicht nur eine soziale Aufgabenstellung, sondern immer zugleich ein entscheidendes Element der Stadtentwicklung sowie der Stadtgestaltung; und das in Einheit von *Erhaltung* (Modernisierung/Instandsetzung/Instandhaltung), *Aussonderung* (Funktionsänderung / Abbruch) und *Neubau* (Ersatz / Erweiterung) von Wohnsubstanz.

*Grundlage* für diese, erstmalig in einer derartigen Komplexität gestellten Aufgabe, waren die Beschlüsse des VIII. Parteitages der SED (1971) zur Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik mit dem Ziel, das materielle und kulturelle Lebensniveau der Bürger in Etappen zu erhöhen. Besonders betont wurde, »dass wir mehr Wohnungen brauchen, um die dringender werdenden Bedürfnisse der Familien zu befriedigen [...]«. <sup>83</sup> Die dazu notwendigen Schritte auf der zentralen politischen Ebene sind mit der 10. Tagung des ZK der SED im Oktober 1973 eingeleitet worden. Auf dieser Tagung wurde beschlossen, die Wohnungsfrage als Kernstück des sozialpolitischen Programms der SED bis 1990 zu lösen. <sup>84</sup>

*Wolfgang Junker* (Minister für Bauwesen) konkretisierte diese *Zielstellung* im Jahre 1976 mit der Aussage, es gehe darum, dass »bis 1990 jeder Haushalt über eine eigene Wohnung verfügt, die sich in gutem baulichen Zustand befindet und deren Ausstattung, angefangen bei den sanitären Einrichtungen und der Heizung, modernen Ansprüchen gerecht wird.« <sup>85</sup> Für die Stadt Leipzig ergänzte er, sei zu gewährleisten, dass »100 Prozent aller Wohnungen mit WC sowie Bad oder Dusche und mehr als die Hälfte der Wohnungen mit Zentralheizung ausgestattet sind. Gleichzeitig soll erreicht werden, in den altstädtischen Arbeiterwohngebieten, vor allem der Ostvorstadt, die düsteren Hinterhöfe zu beseitigen und die dortigen Wohnbedingungen insgesamt spürbar zu verbessern.« <sup>86</sup>

83 Bericht des ZK der SED an den VIII. Parteitag der SED. In: Protokoll des VIII. Parteitages der SED. Berlin 1971. Bd. 1. S. 63.

84 Geschichte der SED – Abriß. Berlin 1978. S. 603.

85 Neues Deutschland vom 19.2.1976. S. 3.

86 Wolfgang Junker: Zur weiteren Durchführung des Wohnungsbauprogramms in der Stadt Leipzig im 5-Jahrplan 1976 bis 1980 und bis 1990. In: Leipziger Volkszeitung vom 11.10.1977. S. 3. (Dieser Beitrag basierte auf einem Beschluss des Politbüros des ZK der SED vom 30.8.1977 zum Wohnungsbauprogramm in der Stadt Leipzig).



Wie war jedoch die *Ausgangssituation zu Beginn der 70er Jahre*? Für die DDR sah es diesbezüglich nicht sehr gut aus. Im internationalen Vergleich lag sie mit etwa 4-5 neu erbauten Wohnungen pro 1000 Einwohner und Jahr innerhalb des RGW an vorletzter Stelle, nach uns kam nur noch die Mongolische Volksrepublik.<sup>87</sup> *Leipzig lag mit etwa 3 WE/1000 EW/Jahr sogar noch unter dem DDR-Durchschnitt.* Die alten Bundesländer (BRD) hatten in diesem Zeitraum eine Quote von 8-10. Demzufolge verfügte die DDR auch über einen sehr hohen Prozentsatz an altem Wohnungsbestand. Mehr als 60 Prozent waren aus der Zeit vor 1919 (Vergleich: BRD ca. 42 %; CSSR ca. 45 %; Niederlande/Schweden ca. 35 %).<sup>88</sup> Das Durchschnittsalter der DDR-Wohnbauten betrug etwa 61 Jahre, in Leipzig über 62 Jahre.

Als Bezugspunkt für die Leipziger Aktivitäten zur Lösung der »Wohnungsfrage« wählten wir die Daten von 1975 und legten sie unserer weiteren Arbeit zugrunde.<sup>89</sup> Die Stadt hatte damals einen Bestand von 220 800 Wohnungen (WE) in Wohngebäuden und nahm mit dem oben bereits genannten Durchschnittsalter der Bausubstanz im Verhältnis zu vergleichbaren Großstädten der DDR wie auch im Durchschnitt der gesamten Republik einen sehr ungünstigen Platz ein. Rund 73 600 Wohnungen (= ca. 33 Prozent aller Leipziger WE) stammten aus dem 19. Jahrhundert. Davon waren mehr als 45 000 WE (20 Prozent aller WE) aufgrund ihres Bauzustandes absolut nicht mehr instandsetzungs- oder modernisierungswürdig und sollten ausgesondert werden. 111 000 WE hatten entweder gar keine sanitär-technische Ausstattung (94 000 WE = 42,5 %) bzw. nur Bad/Dusche oder IWC (17 000 WE = 7,5 %), etwa 10 700 WE (= nahezu 5 Prozent) hatten noch Trocken-Klosett in der Regel außerhalb der Wohnung auf »halber« Treppe. Die nach Alter, Zustand und Ausstattung schlechteste Substanz konzentrierte sich in 32 Gebieten der Stadt, vor allem in den ehemaligen alten Siedlungskernen wie in der Ostvorstadt, in Lindenau, Plagwitz, Groß- und Kleinzschocher, aber auch im zentralen Bereich. Die Auslastung des Wohnraums war durch folgende Daten gekennzeichnet: 1,13 Haushalte je WE; 22,6 qm Wohnfläche je Einwohner; 63 qm Wohnfläche je WE und 1,1 Zimmer je Einwohner. Es gab also mehr Haushalte als Wohnungen; damit bestand ein beachtlicher Fehlbedarf an Wohnungen. Gleichzeitig waren 25 000 stark unterbelegte Wohnungen und nur 3800 stark überbelegte WE registriert.

Eine bedarfsgerechte Verteilung des Wohnraumes wurde auch noch durch den schlechten baulichen Zustand erschwert. Hinzu kam, dass man für die Freilenkung einer großen (ja selbst bei einer unterbelegten) Wohnung mindestens zwei kleine WE benötigte. Außerdem trug die staatliche Mietpreispolitik nicht dazu bei, das Freilenken größerer Wohnungen zu fördern.

87 Statistisches Jahrbuch RGW, Moskau 1970. S. 176 (russ.). – Zeitschrift: Die Wirtschaft, Nr. 20 vom 1.10.1975; S. 28. – UdSSR = 9-10 WE/TEW/Jahr; Ungarn/CSSR/Rumänien = 7-8, Polen = 5-6, Mongolische Volksrepublik = 1.

88 Informationsmaterial – Weiterbildungsinstitut (WBI); Ministerium für Bauwesen; 1975; Abb. 4.3a. Privatarchiv H. S.

89 Rat der Stadt Leipzig / BCA: Kurzdokumentation (Stand 30.10.1976) zur Lösung der Wohnungsfrage in der Stadt Leipzig im Zeitraum 1976-1990. Privatarchiv H. S.

*Ausgangsdaten und Aufgabenstellung 1976-1990*

Die Aufgabenstellungen 1976-1990, die sich aus den genannten Zielvorgaben und der vorgefundenen Situation aus dem Jahre 1975 für uns ableiteten, sind unterstehender Grafik (Bild 4.15) zu entnehmen. Man erkennt den bereits genannten Fehlbedarf an Wohnungen (= Differenz zwischen Zahl der Haushalte – HH – und Zahl der Wohnungen – WE) sowie die damals bis 1990 zu erwartende Entwicklung der Zahl der Einwohner (EW) einschließlich des Haushaltsfaktors (EW/HH). Dabei ist zu beachten, dass – obwohl die Einwohnerzahlen rückläufig waren – die Haushalte zunahmen und damit auch der Bedarf

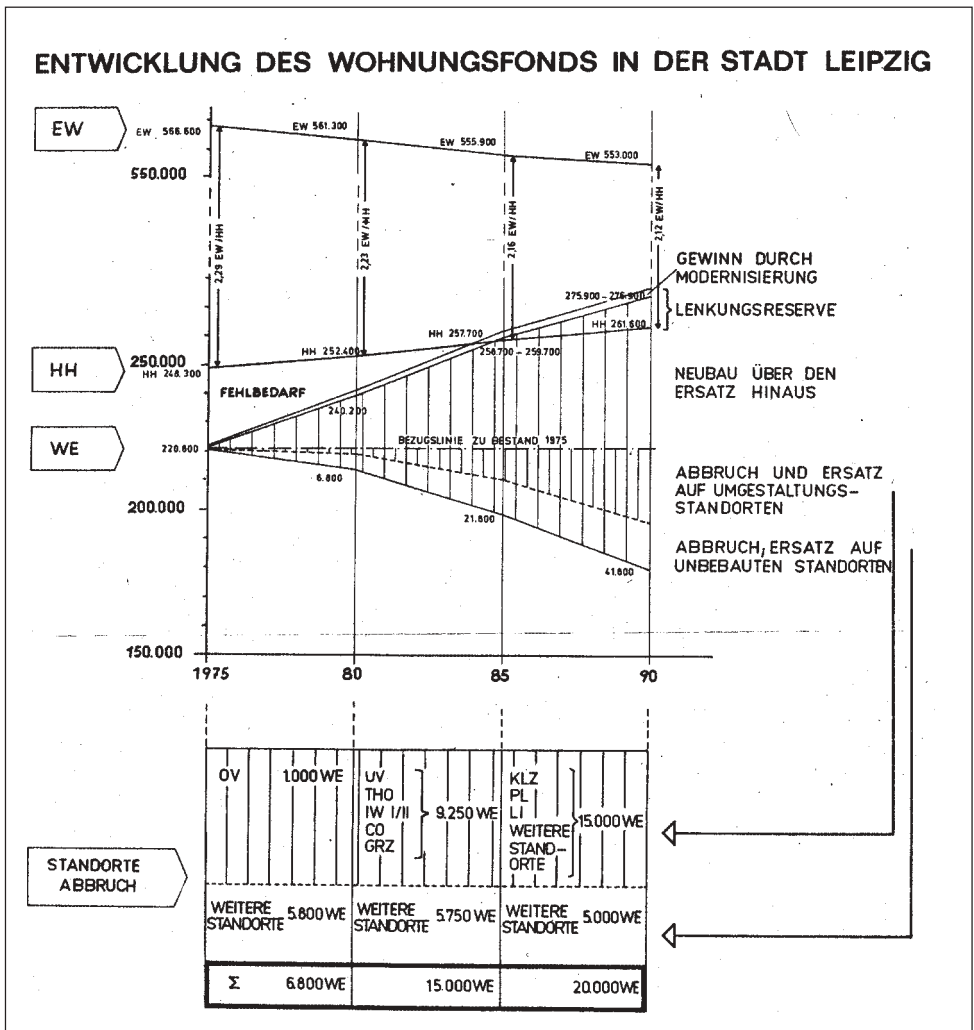


Bild 4.15: Planungsdaten für die voraussichtliche Entwicklung der Einwohner und Haushalte sowie des Wohnungsfonds in der Stadt Leipzig 1975/76-1990.  
(Quelle: BCA / Privatarhiv H. S.)

an notwendigen Wohnungen. Die Berechnungen ergaben für den genannten Zeitraum einen Bedarf von ca. 90 000 bis 95 000 neu zu schaffenden Wohnungen. Dieses gewaltige Bauprogramm hatte gravierende Auswirkungen auf nahezu alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens der Stadt Leipzig. Denn es bedeutete, dass der Wohnungsbau in seiner Einheit von Erhaltung, Aussonderung und Neuschaffung in sehr kurzer Zeit enorm ansteigen musste. Wurden z. B. 1970 rund 1500 WE/Jahr neu gebaut, so waren für 1980 über 5000 WE/Jahr erforderlich, also eine Steigerung auf über 300 Prozent! Noch markanter zeigte sich der Anstieg für den Baureparatursektor (Mod/IS/IH) – siehe Bild 4.16.

Um diese gewaltige Aufgabe zu lösen, steuerte ein Arbeitsstab unter der persönlichen Leitung des Vorsitzenden des Rates des Bezirkes Leipzig den Gesamtprozess.<sup>90</sup>

Der dringend notwendige Vorlauf für die Umgestaltung der innerstädtischen Altbauvierte und die Voraussetzungen für moderne Bauverfahren erforderten, größere zusammenhängende Baugebiete neu zu erschließen. Kleinere Standorte, die noch über gewisse Reserven der technischen Infrastruktur verfügten wie Fernwärme, Elektroenergieversorgung, Be- und Entwässerung, waren bereits verbraucht. Mit dem Generalbauungsplan von 1970 war Leipzig darauf vorbereitet. Es war nur noch zu entscheiden, ob im Raum West (Grünau; ursprünglich geplant für ca. 25 000 WE) oder im Raum Ost (Paunsdorf; damals geplant für ca. 10 000 WE) begonnen werden sollte. Ein Standortvariantenvergleich, der im II./III. Quartal 1972 erfolgte und nach einer Vielzahl von Kriterien bewertet worden war, führte dazu, mit *Leipzig-Grünau* zu beginnen.<sup>91</sup>

Die Größe des Vorhabens auf einer Baugebietsfläche von ca. 2,5 x 4,5 km<sup>2</sup> veranlasste den Rat der Stadt Leipzig, in Abstimmung mit dem Ministerium für Bauwesen einen DDR-offenen städtebaulichen Wettbewerb auszuschreiben. Er wurde mit großem Widerhall vom Mai bis November 1973 durchgeführt. Im Ergebnis der vielfältigen Anregungen empfahl das Preisgericht u. a., die Baufläche voll zu nutzen und ein Wohngebiet für ca. 100 000 Einwohner zu entwerfen.<sup>92</sup> Damit begann 1974 unter der Leitung von *Horst Siegel, Ambros G. Gross* und *Kurt Ackermann*<sup>93</sup> die städtebauliche Planung für das damals größte zusammenhängende neue Wohngebiet im deutschsprachigen Raum<sup>94</sup>. Der Grundstein wurde am 1. Juni 1976 gelegt, die erste Schule am 5. September 1977 übergeben; und am 3. November des gleichen Jahres zog die erste Grünauer Familie in ihre neue Heimstatt ein. Der Wohnungsbau in Grünau ist 1988 mit rund 35 000 WE für ca. 90 000 Einwohner abgeschlossen worden<sup>95</sup> – siehe Bild 4.17.

90 Siehe Beitrag von Hubert Schnabel in dieser Publikation; S. 74ff.; es liegt eine Vielzahl von schriftlichen Berichten des Rates der Stadt Leipzig an den Arbeitsstab vor, wie aber auch vom Arbeitsstab über die SED-Bezirksleitung an das ZK der SED.

91 BCA / Bauakademie Berlin: Städtebaulicher Ideenwettbewerb Wohngebiet Leipzig-Grünau / Vorbereitung \* Durchführung \* Ergebnisse. Leipzig, Januar 1974. Broschüre (unveröff.); S. 11 und 12. Privatarchiv H. S.

92 Ebenda. S. 81 und 82.

93 Autoren – Städtebaulicher Entwurf: Horst Siegel, Ambros G. Gross, Georg Eichhorn, Hans-Dietrich Wellner, Hellmut Neumann, Wolfgang Scheibe, Hubertus Berger und Bodo Hoffmann; Verkehr/Stadttechnik: Kurt Ackermann, Walter Stein, Wolfgang Lenz, Günter Jana und Ortwin Lademann; Freiflächen: Walter Lingslebe und Henriette Kranstöver; Städtebauökonomie: Heinz Leipnitz und Rüdiger Spiegler.

94 Erst später wurde es von den Berliner Vorhaben (Marzahn und Hellersdorf) sowie Halle-Neustadt übertroffen. Das vorher entstandene größte Neubaugebiet in den alten Bundesländern (München-Perlach) umfasste etwa 52 Prozent von Leipzig-Grünau.

95 Alice Kahl: Großsiedlung Grünau. Modellprojekt Leipzig. März 1993; S. 1-6. (Diese Ausarbeitung wurde im Auftrag von GEWOS Hamburg angefertigt). Privatarchiv H. S.

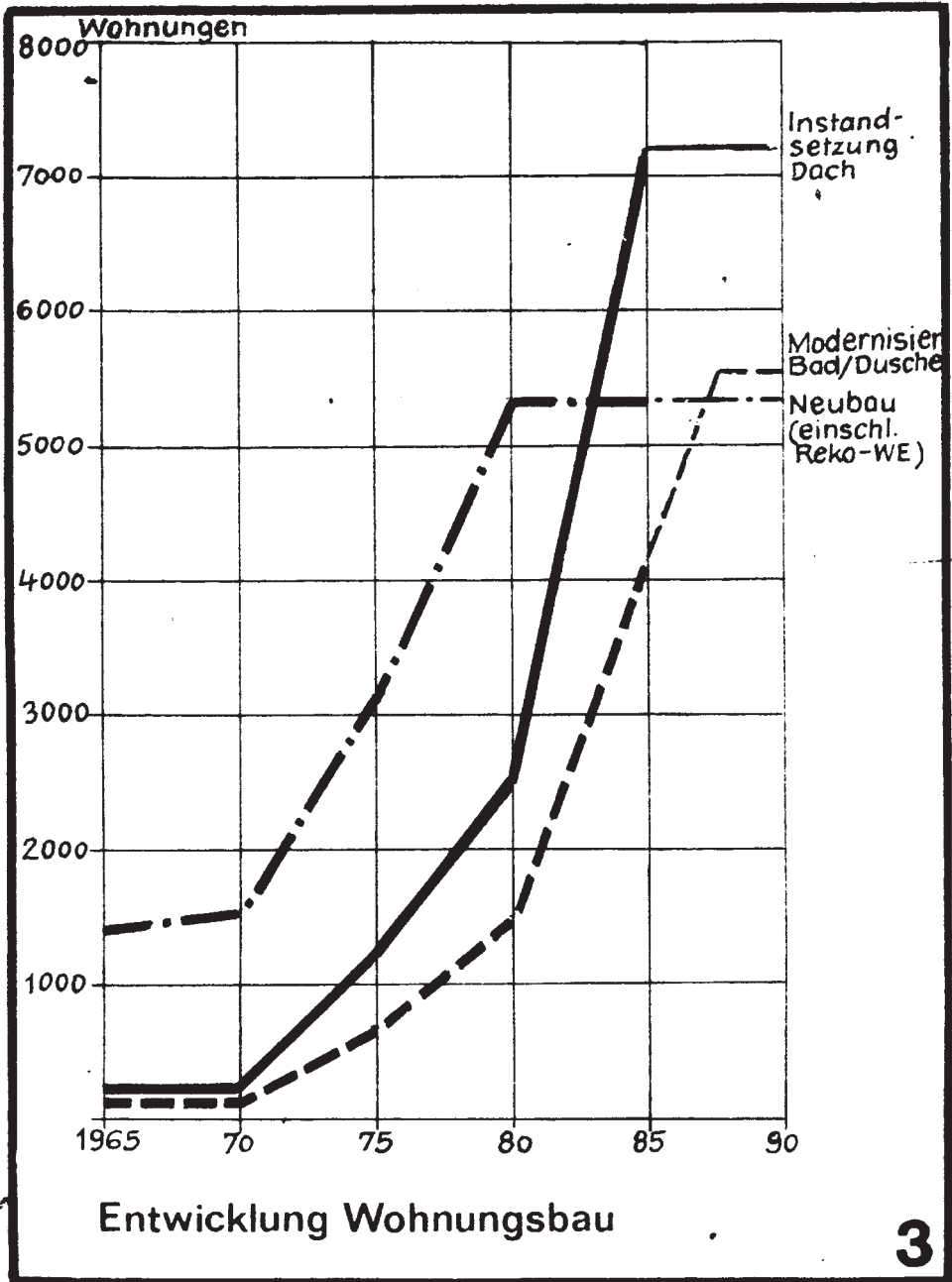


Bild 4.16: Neubau, Modernisierung und Instandsetzung in der Stadt Leipzig 1965-1990.  
 (Quelle: BCA. Erstveröffentlichung in: Architektur der DDR. 30(1981)3. S. 145)

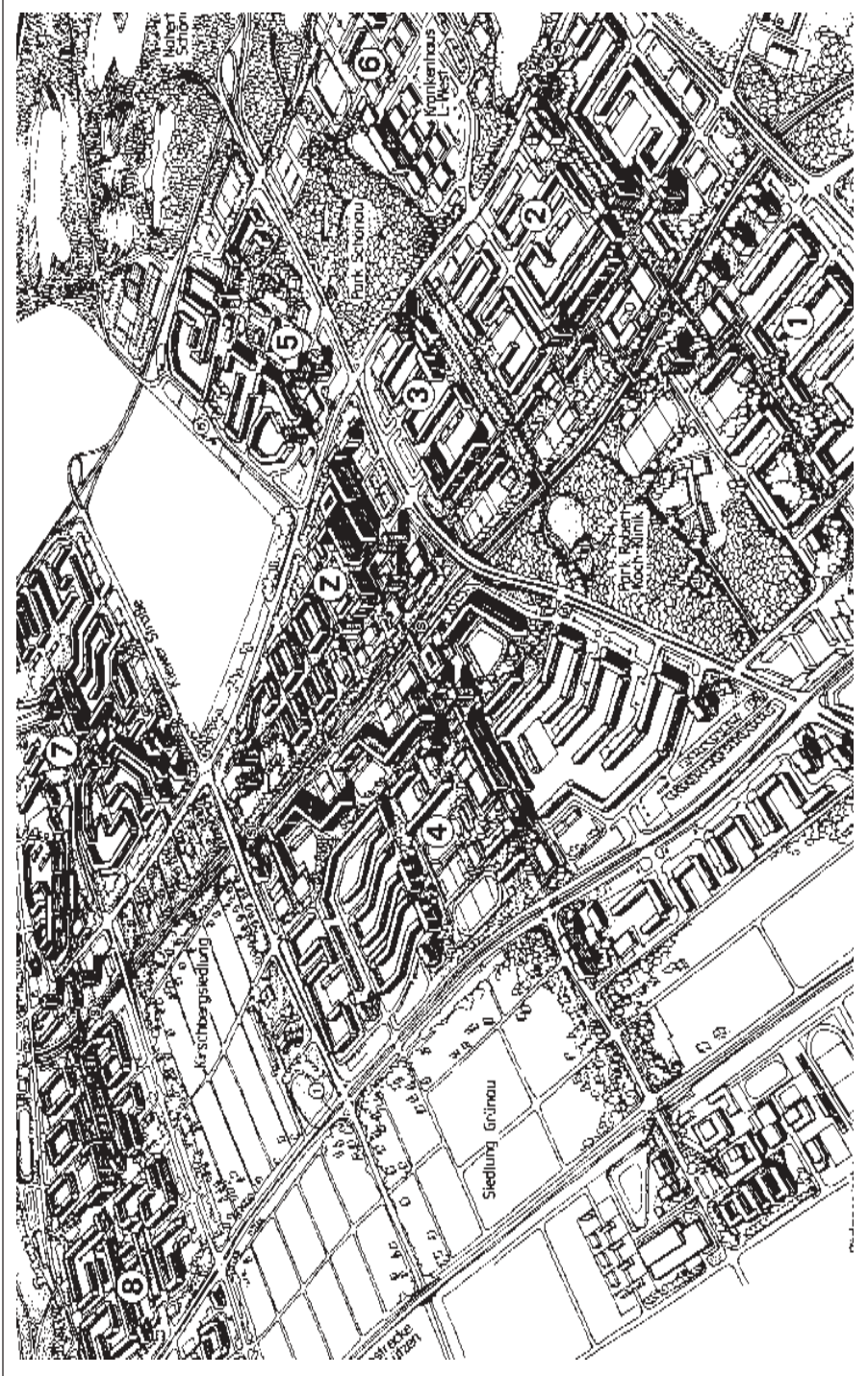


Bild 4.17: Stadteil / Wohngebiet Leipzig-Grünau, Planungsstand Dezember 1983.  
(Quelle: BCA/ Zeichnung Hans-Dietrich Wellner, Privatarchiv H. S.)



Etwa Mitte der 80er Jahre begann die Bebauung des Standortes in *Paunsdorf* mit einer Größe von ca. 16 000 WE für rund 30 000 Einwohner. Damit wurden die entscheidenden strukturellen Veränderungen im Gefüge der Stadt Leipzig abgerundet und etwa jeder 5. bis 6. Leipziger hatte in diesen neuen Wohngebieten sein Zuhause. Weiterer randstädtischer Wohnungsbau war für Leipzig nicht geplant.

Der Vorlauf für die etappenweise komplexe Umgestaltung der stark überbauten innerstädtischen Altbaugebiete war somit seitens der städtebaulichen Planung rechtzeitig gegeben, aber die notwendige Baufreiheit wurde nicht immer geschaffen. Als besonders schwierig erwies sich die Verlagerung von Gewerberaum, aber auch das Aussondern überalterter Wohnsubstanz. Gesetzliche Grundlagen bildeten für das innerstädtische Bauen keine Hindernisse, sie wurden den neuen Anforderungen gemäß vervollkommenet; das »Aufbaugesetz« von 1950 ist im Jahr 1984 durch das »Baulandgesetz« und das »Entschädigungsgesetz« abgelöst worden<sup>96</sup>.

Obwohl die Erzeugnisangebote des Leipziger Baukombinates noch viel zu wünschen übrig ließen, ist Anfang der 80er Jahre – zwar später als ursprünglich geplant – aber nun verstärkt mit dem innerstädtischen Wohnungsneubau in Kombination mit der Rekonstruktion (= komplexe Modernisierung) und Instandsetzung vorhandener Bausubstanz begonnen worden. Die ersten Standorte waren die Kreuzstraße in der Ostvorstadt, das »erste« Baufeld in der Westvorstadt und an der Straße der Befreiung. Es folgte die Umgestaltung des Gebietes »Dorotheenplatz/ Kolonadenstraße« in der inneren Westvorstadt unter der Leitung von *Dietmar Fischer*<sup>97</sup>. In dieser zentrumsnahen Lage entstanden u. a. 1229 neue Wohnungen, eine Schule und eine Kindervorschuleinrichtung, eine Sporthalle, Gaststätten und vieles andere mehr, einschließlich der Rekonstruktion und Instandsetzung von 366 Wohnungen. Dafür mussten allerdings alte Häuser mit 88 Wohnungen sowie 83 Garagen abgerissen und 7000 m<sup>2</sup> Gewerberaum verlagert werden.

Ein Beschluss des Politbüros der SED vom 8. März 1988 »über die Durchführung des Wohnungsbauprogramms in der Stadt Leipzig und daraus erwachsende Maßnahmen für den Zeitraum 1988 bis 1990«<sup>98</sup> orientierte verstärkt auf das innerstädtische Bauen. 1990 sollten mindestens 50 Prozent des Wohnungsneubaues auf Leipzigs innerstädtischen Standorten realisiert werden und zwar konzentriert in Volkmarsdorf und Connewitz, der Seeburgstraße und am Thonberg sowie um das Gebiet Marienplatz<sup>99</sup>. Diese Forderung war dringend geboten. Denn die ungenügende Bauvorbereitung für die innerstädtischen Maßnahmen – insbesondere die fehlende Baufreiheit – hatte bereits dazu geführt, dass sowohl in Grünau als auch in Paunsdorf mehr Wohnungen auf den neu erschlossenen rand-

96 Gesetz über die Bereitstellung von Grundstücken für Baumaßnahmen – Baulandgesetz – sowie Durchführungsverordnung zum Baulandgesetz vom 15.6.1984; und Gesetz über die Entschädigung für die Bereitstellung von Grundstücken – Entschädigungsgesetz – sowie Durchführungsverordnung zum Entschädigungsgesetz vom 15.06.1984. In: Gbl. Teil I; Nr. 17 vom 25. Juni 1984. S. 201-214.

97 Autoren – Städtebau: Dietmar Fischer, Siegfried Kober, Manfred Denda, Klaus Pfeifer und Frank Haas; Hochbau: Frieder Hofmann, Rainer Vollschwitz, Dieter Matthes, Wolfgang Fischer und Thomas Neudert. In: Fallstudie Leipzig zur 6. ECE-Konferenz über Städtebauforschung in Leipzig im Oktober 1988; Bauakademie der DDR, Institut für Städtebau und Architektur, Berlin 1988.

98 Beschluss des Politbüros 8./134 10/88 vom 8.3.1988.

99 Dietmar Fischer, Frieder Hofmann und Siegfried Kober: Innerstädtischer Wohnungsbau in der Stadt Leipzig. In: Architektur der DDR 37 (1988) 9. S. 8-11.



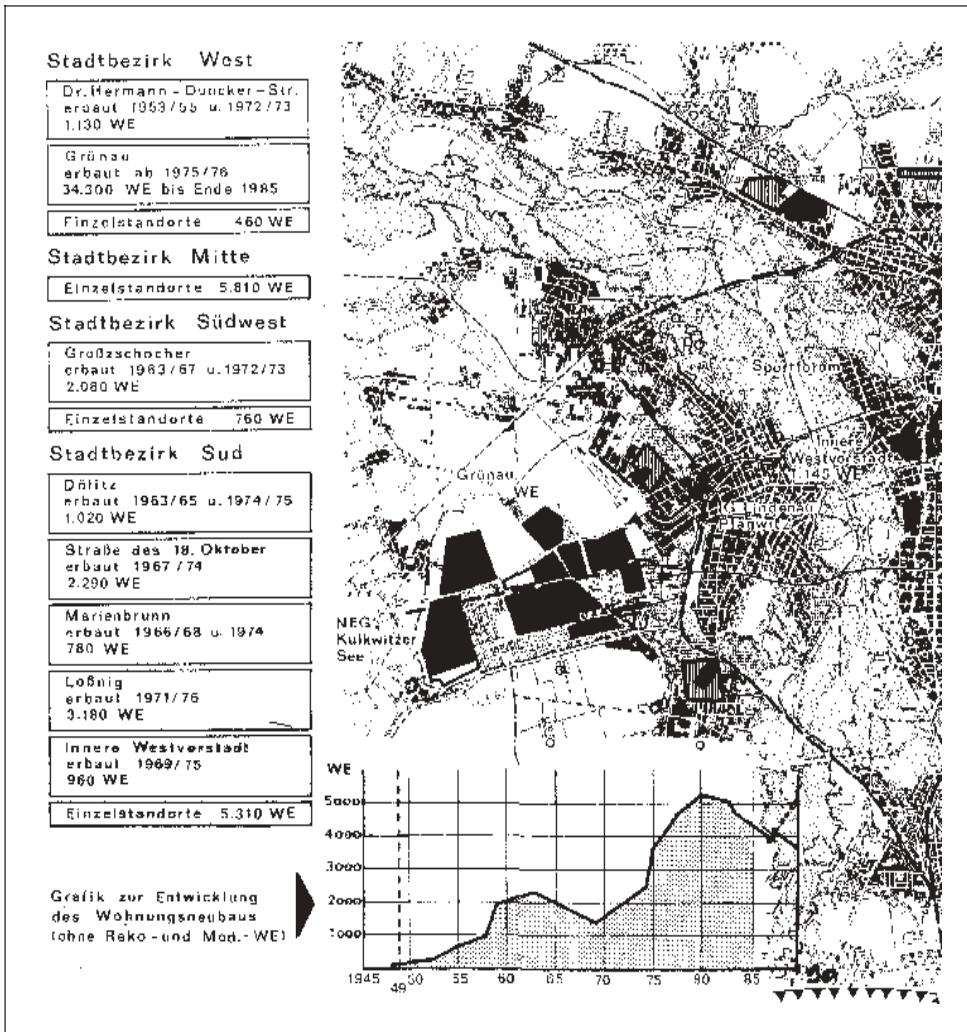
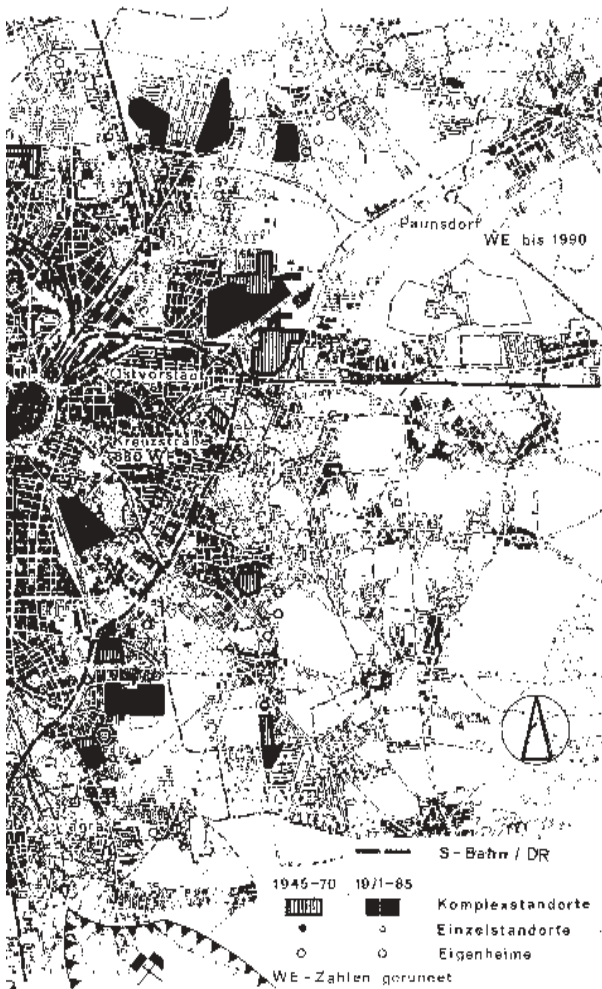


Bild 4.18: Standorte für den Wohnungsneubau in der Stadt Leipzig von 1945 bis 1985/1990. Von 1986 bis 1990 (einschl.) entstanden rund 16 500 Wohnungen auf den Standorten Innere Westvorstadt, Thonberg, Connewitz, Rosa-Luxemburg-Straße, Großschocher und Paunsdorf. (Quelle: BCA / Leipzig aus Vergangenheit und Gegenwart — Beiträge zur Stadtgeschichte Bd. 3. Leipzig 1984. S. 26f. sowie Statistisches Jahrbuch Stadt Leipzig. 1991.)



**Stadtbezirk Nord**

Möckern  
erbaut 1962/65 u. 1973/75  
2.740 WE

Gohlis  
erbaut 1959/65  
1.660 WE

Einzelstandorte 1.360 WE

**Stadtbezirk Nordost:**

Sellerhausen  
erbaut 1963/64  
1.300 WE

Schönefeld  
erbaut 1963/64 u. 1973/78  
5.430 WE

Thekla  
erbaut 1976/78  
1.600 WE

Mackau  
erbaut 1975/78  
4.570 WE

Einzelstandorte 3.610 WE

**Stadtbezirk Südost**

Stotteritz  
erbaut 1959/63  
790 WE

Karl-Marx-Städter-Str.  
erbaut 1966/68 u. 1971  
1.960 WE

Krönerstraße  
erbaut 1967/69  
620 WE

Einzelstandorte /60 WE

**Stadt Leipzig  
Wohnungsneubau  
1945 - 1985/90**

Büro des Architekten der Stadt Leipz  
Stand: Dezember 1

städtischen Flächen errichtet worden waren als ursprünglich geplant. Innerstädtisch boten freigezogene Gebäude mit »toten Augen« ein trostloses Bild der Messestadt.

Soweit zu einigen Schwerpunkten des komplexen *Wohnungsneubaus* von 1971/76 bis 1990. – Siehe auch die Standortübersicht 1945-1990<sup>100</sup> in Bild 4.18.

Wie stellte sich die vorgefundene *Altbausubstanz* dar und wie waren die Strategien, um eine Gesundung des Leipziger Wohnungsfonds bis 1990 und ab etwa 1995 einen planmäßigen Regenerationsprozess zu erreichen? Für die Lösung der Aufgaben wurden 1976 drei Varianten untersucht. Diese Studie ist im Auftrag des Rates der Stadt Leipzig unter Leitung von *Horst Siegel* und *Peter Bote* (BCA) in Zusammenarbeit mit der Stadtplankommission und den Abteilungen Wohnungspolitik, Verkehr, Bauwirtschaft sowie dem Hauptplanträger (= komplexer Auftraggeber für die Investitionstätigkeit des Wohnungsbaus) erarbeitet worden. Hauptkriterien für den Vergleich waren: Größenordnung des möglichen bzw. erforderlichen Kapazitätseinsatzes; volle sanitäre Ausstattung aller Wohnungen im Jahre 1990; komplexe Instandsetzung der Altbausubstanz. Dabei galt es eine »Leipziger Besonderheit« zu beachten: den hohen Anteil großer Wohnungen, vor allem in den nach 1900 errichteten relativ gut erhaltenen Bürgerhäusern. Hier bot es sich an, im Rahmen der komplexen Modernisierung partiell Neustrukturierungen der Grundrisse vorzunehmen und damit zugleich sehr effektiv Wohnungszuwachs zu schaffen. Die in der Studie ermittelte Vorzugsvariante ist in Bild 4.19 dargestellt<sup>101</sup>, und sie enthält für den Zeitraum von 1976 bis 1990 folgende *Aufgabenstellung*:

- Wohnungsneubau: 86 000 WE; zuzüglich 7000 WE durch Teilung großer WE (Mod.);
- Komplexe Modernisierung: 39 000 WE; zuzüglich 9000 WE (Mod. III);
- Komplexe Instandsetzung: 54 000 WE; zuzüglich Instandhaltung;
- sowie Abbruch: 57 000 WE (zusätzlich Abbruch/Verlagerung von Gewerberaum!);
- weitere Maßnahmen der sozialen und technischen Infrastruktur einschl. Freiflächen.

Die Daten waren das Ergebnis langjähriger Analysen, mit denen die Hochschule für Bauwesen Leipzig schon in den 60er Jahren begonnen hatte und die im BCA fortgeführt wurden<sup>102</sup>. Bereits 1973 ist in einer im Auftrag des Rates der Stadt erstellten Studie des BCA und der Abteilung Örtliche Bauwirtschaft dargelegt worden, dass eine Erhöhung der Baureparaturkapazitäten auf das 3,5-fache unabdingbar erforderlich wird, um den Leipziger Wohnungsfonds bis zum Jahr 2000 zu sanieren.

Wir waren uns der Tatsache bewusst, dass die spezielle Problematik der Leipziger Altbausubstanz ein gemäßes System der Baureparaturmaßnahmen erforderte. Es galt, verschiedene Formen und Stufen der Instandsetzung und Modernisierung parallel einzu-

100 Horst Siegel: Leipzig und sein Wohnungsbauprogramm – zur Entwicklung und Gestaltung der Stadt Leipzig seit dem Bestehen der DDR. In: Beiträge zur Stadtgeschichte Nr. 3. Leipzig 1984. S. 25-53. – Ders.: Leipzig und sein Wohnungsbauprogramm. Zur Umgestaltung einer Großstadt. In: IFHP; The Hague, The Netherlands. Papers and Proceedings. 37<sup>th</sup> World Congress Berlin(West) 1984. S. 271-276 (Kongress-Beitrag H. S.).

101 Siehe Kurzdokumentation »Wohnungsfrage« vom 30.10.1976. S. 10, Tab. 1c und Tafel 1c; (beachte Ausstattungsstufen: A2 = ohne Bad / Dusche; A3 = mit Bad / Dusche; A4 = mit Bad / Dusche und WC; A5 = A4 und mod. Heizsystem).

102 Peter Bote: Zur Entwicklung der Wohnbausubstanz in Leipzig; ein Beitrag zur Geschichte des baulichen Verfalls der Messestadt. In: Architektur der DDR. 39(1990)3. S. 42f.

## Grundfondsentwicklung Wohnen 1976 - 90 LEIPZIG Stadt

Lfd.N	EINWOHNER, HAUSHALTE	1975	1990
1	Einwohner	566.600	553.000
2	Einwohner/WE	2.29	2.12
3	Haushalte	248.3	261.6

### VARIANTE 3 VORZUGSVARIANTE (REKO 73)

	WOHNUNGEN	1975		1990	
		TWE	%	TWE	%
4	Gesamtbestand	226.0	100	255.0 (262.0) <sup>1)</sup>	
4.1	dav. Wohnungen in Wohngeb. und Basis für Entwickl.bilanz	220.8		262.0	
4.2	Maßnahmen zur Erreichung der Zielstellung	1976-80	1981-85	1986-90	1976-90
4.2.1	Wohnungsneubau	26.0	30.0	30.0	86.0
4.2.2	Wohnungsgewinn d. Modern.	9,4 <sup>2)</sup>	2,6	4,0	7,0
4.2.3	Kompl. Modernisierung	20(4,0)	24,0(24,9)	13,0(11,0)	39,0
4.2.4	Kompl. Instandsetzung	6,0(25,5)	26,0(15,7)	22,0(12,7)	54,0
4.2.5	Abbruch	7,0	25,0	25,0	57,0
4.3	KAPAZIT. ENTW. BAUREPAR.	103.0	800.0	720.0	1623.0
4.4	Ausstattungsgrad	TWE	%	TWE	%
4.4.1	<b>A2</b> ohne IWC u. Bad/Dusche	94.5	41.6	—	—
4.4.2	<b>A3</b> mit IWC od. Bad/Dusche	17.0	7.5	15.0	5.7
4.4.3	<b>A4</b> mit IWC u. Bad/Dusche dav. IWC u. gemisch. Bad	83.0	37.0	120.0 26.2	45.8 10.0
4.4.4	<b>A5</b> A4 u. mod. Heizungssyst.	32.0	14.0	127.0	48.5
1	dav. Fernwärme	20.5	9.1	105.5	40.3
2	• Erdgasheizung mit festen Brennstoffen	9.5	4.2	9.5	3.6
3	• Gas-, Elt-, Nachtsp. heizung	1.9	0.8	12.0	4.6
4.5	Schlechte Bausubstanz	45.0	19.9	—	—
4.6	Erbaut vor 1900	78.0	34.5	22.0	8.4
4.7	Erbaut vor 1918	141.0	62.5	85.0	32.5

Bild 4.19: Grundfondsentwicklung »Wohnen« in der Stadt Leipzig 1976-1990.  
(Faksimile. Quelle: BCA-Kurzdokumentation zur Lösung der Wohnungsfrage [...] vom 30.10.1976. S. 10, Tab. 1c. Privatarchiv H. S.)

setzen und gleichzeitig die Kapazitäten auf ausgewählte Schwerpunkte zu konzentrieren<sup>103</sup>. Für den Einsatz sollten deshalb folgende Prinzipien gelten:

1. Komplexe Modernisierung ist (unter Einschluss der individuellen Modernisierung) möglichst nur in modernisierungswürdiger Substanz durchzuführen;
2. Komplexe Instandsetzung / Teilinstandsetzungen sind auf Gebäude zu konzentrieren, die bereits über sanitäre Ausstattung verfügen bzw. individuell ausgestattet werden;
3. Bausubstanz, die nicht modernisierungswürdig und bis 1990/95 abzubrechen war, sollte nur im Rahmen der Instandhaltung minimal gesichert werden, d. h., es sollten nur solche Reparaturen durchgeführt werden, die die Bewohnbarkeit für die Restnutzungsdauer, also bis zum Abbruch, gewährleisten.

Trotz der für damalige Verhältnisse vorbildlichen Sanierung ausgewählter Gebiete, beginnend 1974/75 in Lindenau/Leutzsch unter der Leitung von *Johannes Schulze* (BCA) und *Horst Böttke* (KBR), in der Ostvorstadt und in anderen Stadtbezirken sowie der Gestaltung wichtiger Magistralen, wurde bereits zu Beginn der 80er Jahre sichtbar, dass sich die Widersprüche zwischen den Zielen und der Realität sowie zwischen Bedarf und Aufkommen vergrößern.

Eine Ursache dafür waren auch die Differenzen zwischen dem für die Leipziger Wohnungsbausubstanz speziell ermittelten erforderlichen Aufwand<sup>104</sup> und den beachtlich geringeren vorgegebenen staatlichen Aufwandsnormativen. Wir ermittelten bereits 1973 – gemeinsam mit dem Leipziger Kombinat für Baureparaturen, dem Bezirksbauamt und dem Hauptplanträger – die erforderlichen Basiswerte für die komplexe Instandsetzung und Modernisierung des Wohnfonds mit dem Ergebnis, dass für die modernisierungswürdige Substanz ein durchschnittlicher Aufwand von ca. 21 000 Mark/Wohnung notwendig wird und bei der Instandsetzung von ca. 11 000 Mark/Wohnung auszugehen ist. Wobei die Ausstattung mit modernen Heizungssystemen noch nicht berücksichtigt wurde. Hierfür hätte sich ein zusätzlicher Aufwand von rund 3600 Mark/Wohnung ergeben, so dass im Durchschnitt mit nahezu 25 000 Mark pro zu modernisierender Wohnung (Kategorie III) in der Stadt zu rechnen gewesen wäre. Im Gegensatz dazu standen jedoch zum Beispiel im Planungszeitraum 1981-1985 für die Instandsetzung nur 6200 M/WE und für die Modernisierung 14 800 M/WE zur Verfügung.

Trotz des enormen Anstiegs der stadtgeleiteten Bauproduktion – zum Beispiel von 1977 mit 192,2 Mio. M/Jahr auf 337,6 Mio. M/Jahr (1985) – reichte der Zuwachs nicht, um die anstehenden Aufgaben zu lösen. Hinzu kam, dass die geschaffenen Kapazitäten nur zu einem gewissen Prozentsatz für die zu modernisierenden bzw. instandzusetzenden Wohnungen in der Stadt Leipzig wirksam wurden; 1977 waren es nur rund 34 Prozent und 1985 allerdings schon etwa 50 Prozent. Die Differenz zu 100 Prozent ergab sich aus den staatlichen Auflagen für das stadtgeleitete Bauwesen, um Leistungen zum Beispiel für Sonderbedarfsträger, Spezialkapazitäten, Stadtzentrum, andere Bereiche der Infrastruktur, Eigenheimbau u. ä. zu erbringen.

Wir forderten auch – entgegen der gültigen »Planmethodik«, die die Modernisierung in den Mittelpunkt der Jahresabrechnungen stellte – die Konzentration der Baureparatur-

103 Siehe auch Architektur der DDR. 26(1977)6. S. 332f.

104 Siehe Kurzdokumentation »Wohnungsfrage« vom 30.10.1976; Anl. 4; S. 2.

kapazitäten auf die Instandsetzung (vorrangig der Dächer, Schornsteine, Fassaden) sowie auf die Bauwerkstrockenlegung und Sanitärinstallation, um vor allem einen weiteren Verfall der Gebäude in den Bauzustandsstufen 2 und 3, zu unterbinden<sup>105</sup>. Damit sollten gleichzeitig günstige Ausgangspositionen auch für die individuelle Modernisierung geschaffen werden – soweit staatlicherseits die Voraussetzungen dafür geboten wurden, Badewannen, Fliesen, Duschen etc. kaufen zu können; denn Baumärkte, wie wir sie heute kennen, gab es in der DDR noch nicht. Aber unsere Anregungen verloren sich im bürokratischen Getriebe des Systems. Hinzu kam, dass die gut gemeinte »Abrissanordnung« vom November 1984<sup>106</sup> die zügige innerstädtische Bautätigkeit in Leipzig erschwerte, da der Abriss von Gebäuden und baulichen Anlagen jeweils der Zustimmung des Vorsitzenden des Rates des Bezirkes bzw. des Ministers für Bauwesen bedurfte.

### *Geschaffenes*

Dank des großen persönlichen Engagements vieler Leipziger Planer und Bauarbeiter konnten in den 70er und 80er Jahren der Planungsvorlauf für den Wohnungsneubau und eine enorme Steigerung des Leistungspotentials geschaffen werden. Aber es reichte nicht. Wurde im DDR-Maßstab das Wohnungsbauprogramm unter großen Belastungen für die Volkswirtschaft mengenmäßig erfüllt<sup>107</sup>, so kann das für Leipzig nicht gesagt werden. Trotz nahezu einseitiger Konzentration der Bauleistungen auf den Wohnfonds (und das zu Ungunsten vieler anderer lebenswichtiger Maßnahmen) sind gegenüber den fixierten Zielen –

- die Umgestaltungsmaßnahmen auf innerstädtischen Standorten um Jahre verzögert und teilweise mit untauglichen Mitteln eingeleitet und
- die notwendigen Bauerhaltungsleistungen durch mehr Arbeitskräfte und eine entsprechende materiell-technische Basis nicht annähernd erreicht worden.

Der qualitative Zustand der Stadt und das äußere Erscheinungsbild verschlechterten sich zunehmend. Mit dem sichtbaren Nichterfüllen der propagierten Ziele schwand auch das Vertrauen der Bürger<sup>108</sup> und sie fragten sich: *Ist Leipzig noch zu retten?*

Die beschworene Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik wurde – wie man vielleicht glaubte, in guter Absicht – zu Gunsten der Sozialpolitik »vergewaltigt«, ohne das Ziel zu erreichen, aber auch die Wirtschaftskraft trug gewaltige Züge der Impotenz. Darunter litten vor allem die qualitative Erfüllung der gesteckten Ziele und somit die Erwartungen der Bürger.<sup>109</sup>

105 Horst Siegel: Gedanken zu den mit unserem Wohnungsbauprogramm verbundenen volkswirtschaftlichen Aufwendungen und der damit im Zusammenhang stehenden städtebaulichen Entwicklung von Leipzig. In: Bauinformation DDR. Berlin 1982. Bauforschung – Baupraxis, Heft 100. S. 20f. (Diskussionsbeitrag auf der 44. Plenartagung der Bauakademie der DDR am 8./9.12.1981 – in Anwesenheit des Ministers für Bauwesen der DDR, Wolfgang Junker).

106 Anordnung über den Abriss von Gebäuden und baulichen Anlagen – Abrissanordnung – vom 8.11.1984. In: Gbl. Teil I Nr. 36 vom 19.12.1984. S. 438-440.

107 Joachim Tesch: Der Wohnungsbau in der DDR 1971-1990; Ergebnisse und Defizite eines Programms in kontroversen Sichten. In: hefte zur ddr-geschichte 70. Berlin 2001. S. 61.

108 Siehe Wolfgang Geißler: Leipzig heute. In: Architektur der DDR. 39(1990)3. S. 6-8.

109 Siehe auch Joachim Tesch im Teil II der Publikation. S. 406ff.



#### 4.8. Fortschreibung / Neufassung des Generalbebauungsplans in den 70er und 80er Jahren

Der Generalbebauungsplan wurde vom BCA stets in einem selbstverständlichen und permanenten Arbeitsprozess fortgeschrieben. Dazu gehörte zunächst die Generalbebauungsplanung für die Stadtregion Leipzig als territoriale Erweiterung auf die Stadt-Umland-Beziehungen, wie aber auch die vertiefenden Aussagen zum Bauen innerhalb des Stadtgebietes. Als Beispiele für letzteres seien genannt: die Dokumentation »Messestadt Leipzig und Leipziger Messen« von 1971<sup>110</sup>, die Leitplanungen für Stadtbezirke und Magistralen sowie spezielle Entwicklungskonzepte, die sich aus dem Programm zur »Lösung der Wohnungsfrage« ergaben; einschließlich der Studien zur intensiven Reproduktion der baulichen Grundfonds. In der Regel sind diese Daten, Korrekturen oder Veränderungen etwa alle fünf Jahre wieder im Generalbebauungsplan als »Fortführung« oder »Neufassung« einheitlich dokumentiert worden – in Abstimmung mit dem Generalverkehrsplan und dem Generalplan für die technische Erschließung. So war es auch in Leipzig.

Mitte der 70er Jahre beschäftigten sich die Verantwortlichen in der Stadt sehr intensiv damit, die Leipziger Ostvorstadt umzugestalten. Ein Vorhaben dieser Größe und Komplexität wurde in der DDR erstmals vorbereitet. Deshalb beschloss der Rat der Stadt Leipzig<sup>111</sup>, in Abstimmung mit dem Ministerium für Bauwesen, diese Umgestaltungskonzeption in Form einer Beispielplanung in Gemeinschaftsarbeit von BCA und Bauakademie der DDR sowie als Forschungsthema (PWT) unter Kontrolle des Ministeriums zu erarbeiten. Das Ziel bestand darin, eine *Leitplanung* vorzulegen, die – ausgehend von den Analysedaten – für drei Etappen permanente Rekonstruktionsmaßnahmen ausweist, und zwar für die Zeiträume bis 1980 (Sofortmaßnahmen), von 1980-1990 (Hauptetappe des Wohnungsbauprogramms) sowie für weitere Aktivitäten nach 1990. Die Arbeit begann im Juni 1975 und endete als Aufgabe des Planes Wissenschaft und Technik (PWT) im September 1977. Sie umfasste zwei Phasen. Die erste enthielt die generelle Analysearbeit sowie Planungsprämissen, die den Aussagen eines GBP für Teilgebiete (= Leitplanung) entsprechen<sup>112</sup>, und die zweite Phase konzentrierte sich auf die Umgestaltungskonzeption für ein ausgewähltes Teilgebiet<sup>113</sup>.

Die Ostvorstadt beginnt unmittelbar am Stadtzentrum, liegt östlich vom Hauptbahnhof, direkt hinter dem Wohnhochhaus an der Wintergartenstraße. Sie umfasst eine Fläche von etwa 500 ha und beherbergte damals als traditionsreiches Arbeiterwohnviertel nahezu 80 000 Bürger (Vergleich: Stralsund ca. 72 000 EW; Weimar etwa 63 000 EW). Sie besaß eine extrem hohe Wohndichte von rund 280 bis über 600 EW/ha (Neubaugebiete ca. 250 EW/ha) und verfügte über 32 000 Arbeitsplätze.

110 Siehe Fußnote 82 (Leipziger Messe –1971/74).

111 Beschluss Rat der Stadt Leipzig Nr.: 0036/75 vom 26.3.1975 (siehe auch Beschluss-Nr.: 0209/75 vom 12.11.1975).

112 Bauakademie der DDR / BCA Leipzig: Leitplanung – Städtebauliche Rekonstruktion Ostvorstadt / Leipzig; Dokumentation. Berlin, Dezember 1976 (124 Seiten). Privatarhiv H. S.

113 BCA Leipzig: Kurzfassung Beispielplanung Leipzig-Ostvorstadt (Staatsplanaufgabe Wissenschaft und Technik Nr. ZF 11. 04. 001). Leipzig, Januar 1978 (38 Seiten Text; 20 Zeichnungen / Fotos; 4 Tab.). Privatarhiv H. S.

Das ausgewählte Teilgebiet hatte eine Größe von 115 ha mit 32 600 Einwohnern und wurde begrenzt durch die Kohlgartenstraße / Straße der Befreiung (Dresdner Straße) / Bernhardstraße / Ernst-Thälmann-Straße (Eisenbahnstraße). Einige Daten zur Kurzcharakteristik:

*Baualter der Wohnsubstanz, sanitäre Ausstattung*

Bis 1899	= 9748 WE (~75 %)	mit Wasseranschluss / TC	= 567 WE (~ 4,5 %); A1
1900-1918	= 3190 WE (~24 %)	mit Wasseranschl. / AWC	= 10 914 WE (~ 83,5 %); A2
1919-1945	= 101 WE (~ 1 %)	mit IWC oder Bad / Dusche	= 817 WE (~ 6,5 %); A3
nach 1945	= 1 WE	mit IWC, Bad oder Dusche	= 742 WE (~ 5,5 %); A4

In dem ausgewählten Teilgebiet hatten also nahezu 90 Prozent aller Wohnungen das WC – z. T. sogar nur als Trockenklosett (TC) – außerhalb der Wohnung (AWC) in der Regel auf »halber« Treppe.

*Eigentumsverhältnisse*

Volkseigentum	= 2465 WE (~ 19 %)
Genossenschaftl.	= 113 WE (~ 1 %)
Privat	= 10 453 WE (~ 80 %)
Kirchlich	= 9 WE

Die Federführung für die Leitplanung Ostvorstadt oblag *Achim Felz* (Bauakademie) und *Horst Siegel* (BCA) gemeinsam mit *Johannes Schulze* und *Manfred Denda* (BCA) sowie *Ragnar Immerschied* (Bauakademie). Die Beispielplanung für das ausgewählte Teilgebiet wurde im BCA<sup>114</sup> in Zusammenarbeit mit Instituten der Bauakademie Berlin und Fachbereichen des Rates der Stadt und des Bezirkes sowie Betrieben und Institutionen im Territorium erarbeitet. Als Ergebnisse konnten anwendbare Konzepte für den Einsatz der Kapazitäten für die Bauwerkserhaltung (IH, IS, Mod.), die Aussonderung (Abbruch / Verlagerung) und den Neubau vorgelegt werden – siehe Bild 4.20. Des Weiteren gab es Aussagen, wie der dringend erforderliche Flächenbedarf für Sport und Naherholung geschaffen werden kann – siehe Bild 4.21. Außerdem wurden die gewonnenen Erkenntnisse genutzt, um gezielt Leitplanungen für die anderen Stadtbezirke von Leipzig zu erarbeiten. Gleichzeitig war die gewonnene Erfahrung ein gefragter Beitrag auf wissenschaftlichen Kolloquien<sup>115</sup>.

Zur weiteren Aussagekraft des Generalbebauungsplanes, vor allem hinsichtlich eines verbesserten äußeren Erscheinungsbildes der Stadt, gehörten in den Jahren 1978/79 detailliertere Vorgaben für die Gestaltung der wichtigsten *Magistralen*.<sup>116</sup> Das sind insbe-

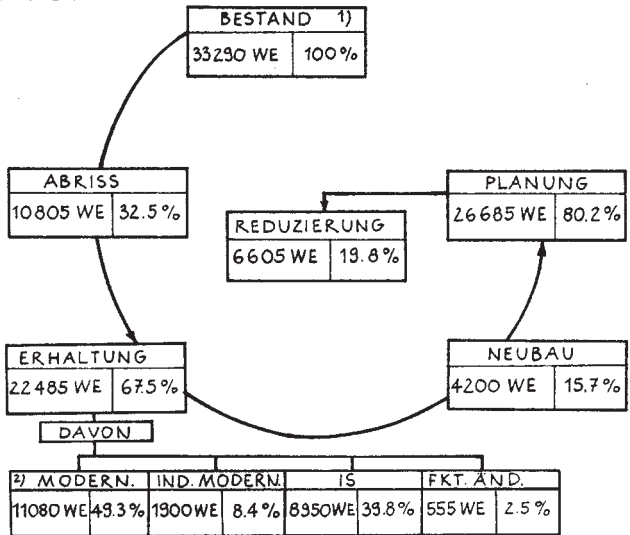
114 Autoren: Horst Siegel, Johannes Schulze, Manfred Denda, Klaus Pfeifer, Uwe Mietke, Hans-Dieter Larisch, Ceceg Uhle, Wilfried Mank, Karin Däumer, Henriette Krahnstöver, Waltraut Schumann und Dagmar Auer sowie Wolfgang Krug und Werner Leistner (BA/DDR).

115 Horst Siegel: Aspekte der generellen Planung der Großstädte unter dem besonderen Gesichtspunkt der Umgestaltung innerstädtischer Wohngebiete in Leipzig. In: Schriftenreihe der Sektion Architektur – TU Dresden; 1978; AID / H. 9; S. 8-19. (Wiss. Kolloquium »Umgestaltung der Großstädte«; TUD, Sektion Architektur; Dresden am 20. und 21.10.1977).

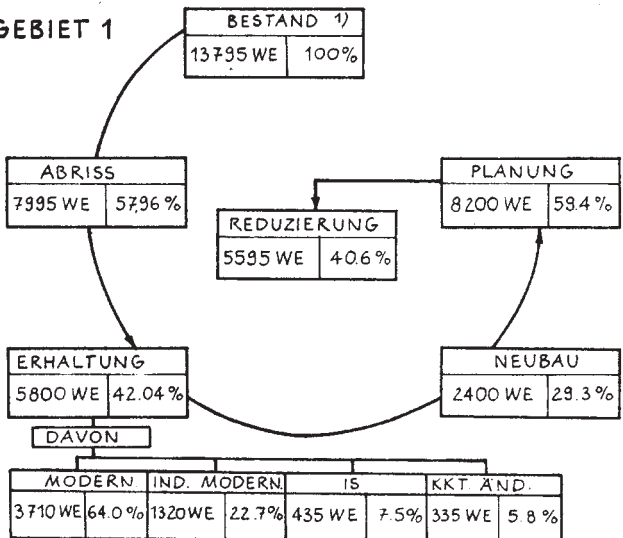
116 Stadtarchiv Leipzig: BCA I; Nr. 07; Bd. 01; Bl. 46-48.

### ENTWICKLUNG DES WOHNUNGSBESTANDES OSTVORSTADT GESAMT (ZIEL 1990)

IN DER KATEGORIE IS SIND AUCH DIE REST-WE ERFASST, DIE SICH AUSSERHALB DER MASSNAHMEHOMOGENEN DARSTELLUNG DES MASSNAHMEPLANES BEFINDEN



### TEILGEBIET 1



1) DAVON BIS 1980 530 WE ABRUCH

Bild 4.20: Ostvorstadt – Gesamt / Teilgebiet I – Entwicklung des Wohnungsbestandes bis 1990.  
(Quelle: BCA. Kurzfassung Jan. 1978. S. 11a. Privatarchiv H. S.)

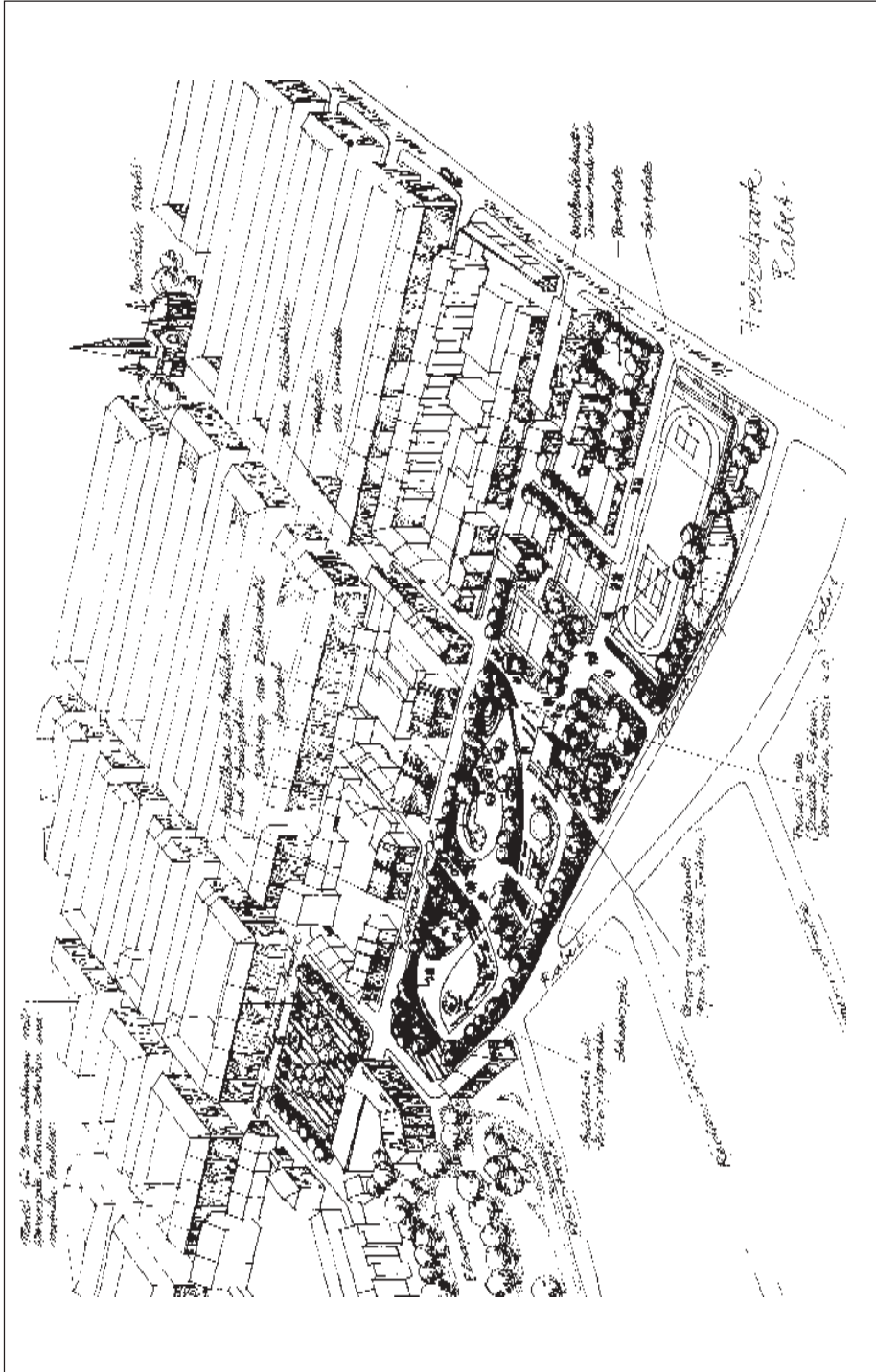


Bild 4.21: Ostvorstadt – Gestaltungskonzeption für den Freizeitpark Rabelt. (Quelle: BCA / Zeichnung: Manfred Denda, Architektur der DDR 16(1977)6, S. 350.)

sondere die Verkehrsstraßen, über die der Besucher – in der Regel von der Autobahn kommend – sich dem Leipziger Zentrum und dem Messegelände nähert und somit eine erste »Visitenkarte« der Stadt erhält. Wir konzentrierten uns auf die Straße der Deutsch-Sowjetischen-Freundschaft (heute: Delitzscher Straße), d. h. von der Dübener Landstraße bis zur Gerberstraße/Promenadenring, auf die Leninstraße (heute: Prager Straße) und auf die Ernst-Thälmann-Straße (heute: Eisenbahnstraße). Dabei ging es in erster Linie um die Instandsetzung der Dächer und Fassaden, die Giebelgestaltung und Werbung, die Freiflächengestaltung und bildende Kunst – unabhängig von den Eigentumsverhältnissen, d. h. Privateigentümern wurde, wenn erforderlich, nahegelegt, für Arbeiten an ihrem Haus zinsgünstige Kredite aufzunehmen.

In der Leninstraße, der damaligen Magistrale vom Zentrum zum Gelände der Technischen Messe, war die Bausubstanz überwiegend in einem unwürdigen, abbruchreifen Zustand, so dass umfangreiche Neubaumaßnahmen erforderlich wurden. Um die Erfahrungen anderer Städte zu nutzen, schrieb das BCA unter Leitung von *Dietmar Fischer*<sup>117</sup> im Auftrag des Rates der Stadt Leipzig 1986/87 einen Wettbewerb für die architektonische Gestaltung der Leninstraße zwischen Ostplatz und Vorplatz des Messegeländes im Südosten der Stadt aus. Mit der Planung wurde das Ziel verfolgt, die sozialen Bedingungen des Umgestaltungsgebietes, in dem 90 Prozent der Wohnungen kein Bad bzw. keine Dusche besaßen und sich 83 Prozent der Gebäude in den Bauzustandsstufen 3 und 4 befanden, grundlegend zu verbessern<sup>118</sup>. Den ersten Preis errang ein Team der Bauakademie aus Berlin unter Leitung von *Peter Skujin*<sup>119</sup>. Die Baumaßnahmen wurden in den 90er Jahren realisiert, allerdings unter anderen Bedingungen und veränderter Programmstellung.

Die Umgestaltung der inneren Vorstädte – siehe auch Bild 4.22 – stellte verständlicherweise spezielle, standortbedingte Anforderungen an die Erzeugnisse des Leipziger Wohnungsbaukombinates. Hierzu von der »Bauproduktion« entgegenkommende Einsichten und erst recht praktische Angebote zu erhalten, war bei der Monopolstellung des Baubetriebes eine schwierige und schmerzhaftige Geburt. Einen Weg dazu, praktischen Veränderungen stärker nachzuhelfen, sah der Rat der Stadt Leipzig Anfang 1989 darin, einen städtebaulich-architektonischen Wettbewerb auszuschreiben. »Die erarbeiteten Leitplanungen zeigten sehr schnell, dass eine der Bedeutung der Gebiete entsprechende Bebauung ohne Weiterentwicklung der vorhandenen Wohnungsbauerzeugnisse und ohne Komplexlösungen zur Integration des Gewerbes mit den Mitteln der Erhaltung und des Neubaus nicht möglich ist.«<sup>120</sup> Im Mittelpunkt des Wettbewerbes stand die Frage nach Strategien zur ganzheitlichen Entwicklung. Neun Beiträge aus Berlin, Dresden, Weimar und Leipzig wurden eingereicht. Die Preise gingen an Kollektive aus dem BCA Leipzig unter der Leitung von *Siegfried Kober* (1. Preis); *Ambros G. Gross* (2. Preis) und *Frank*

117 Dietmar Fischer, seit September 1985 Chefarchitekt der Stadt Leipzig und Leiter des BCA, setzte konsequent die erfolgreiche Wettbewerbstätigkeit für Leipzig fort; Horst Siegel, Chefarchitekt der Stadt Leipzig vom 15.10.1967 bis 31.8.1985, folgte einer Berufung an die Hochschule für Architektur und Bauwesen in Weimar.

118 Rat der Stadt Leipzig/BCA: Ausschreibung Ideenwettbewerb für die architektonische Gestaltung der Magistrale Leninstraße in Leipzig-Südost / Thonberg; August 1986. S. 2 und 5. Privatarchiv H. S.

119 In: Architektur der DDR. 37(1988)7. S. 11.

120 Rat der Stadt Leipzig/BCA: Wettbewerb zur weiteren städtebaulich-architektonischen Gestaltung der inneren Vorstädte der Messestadt Leipzig. Bericht der Vorprüfung, Leipzig, 22.5.1989. S. 3f. Privatarchiv H. S.

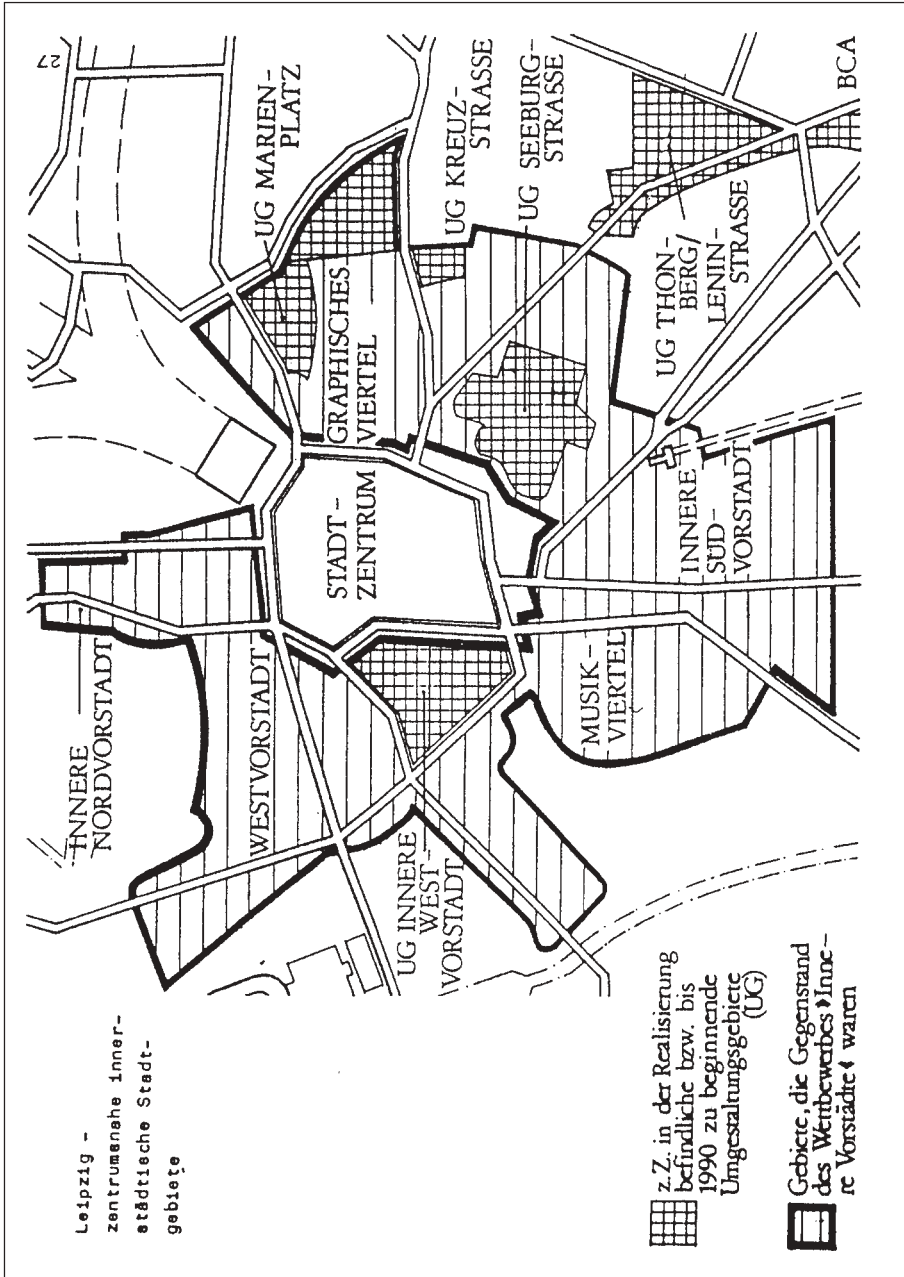


Bild 4.22: Wettbewerbsflächen »Innere Vorstädte« einschließlich der damals in Realisierung befindlichen zentrumsnahen Umgestaltungsgebiete. (Quelle: BAC / Architektur der DDR. 39(1990)3, S. 10)



Dietze (3. Preis). Bei der Aktualisierung des Generalbebauungsplans der Stadt Leipzig nahm der Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Stadtzentrums von 1988 einen besondern Stellenwert ein<sup>121</sup> – dazu siehe Beitrag von Ambros G. Gross<sup>122</sup>.

Ende der 70er / Anfang der 80er Jahre vergrößerten sich die Differenzen zwischen dem »Wollen« und dem »Können« und somit zwischen der politisch verkündeten Aufgabenstellung und der Wirtschaftskraft. Das innerstädtische Erscheinungsbild von Leipzig verschlechterte sich zunehmend. Engagierte Bürger wandten sich daraufhin verstärkt mit Eingaben auch an Berliner Dienststellen, da sie wussten, dass im Rahmen der »Zentralen Planwirtschaft« die Bilanzentscheidungen zum Einsatz von Baukapazitäten nur partiell durch territorial Verantwortliche getroffen werden konnten.

### *Fortschreibung des Generalbebauungsplans*

Zu diesem Zeitpunkt hielten wir es im BCA für angebracht, dem Rat der Stadt Leipzig vorzuschlagen, den Generalbebauungsplan zu aktualisieren, da sich entscheidende Prämissen im Verlauf der Jahre verändert hatten. In der Begründung hieß es u. a.: »Die Erfahrungen bei der Realisierung des Politbürobeschlusses vom 30.8.1977 und die Anforderungen an den 5-Jahrplan 1981/85 zeigen jedoch, dass

- a) eine *Fortschreibung* des Generalbebauungsplanes zur Präzisierung des städtebaulichen Leitbildes erforderlich ist,
- b) eine *Aktualisierung* des Generalbebauungsplanes für den Zeitraum der langfristigen Planung (drei 5-Jahrpläne) erforderlich ist, auf der Grundlage überprüfter ökonomischer Basisdaten,
- c) die *Präzisierung* der Aussagen des Generalbebauungsplanes für den Zeitraum 1981-85 als Beitrag zur wissenschaftlichen Beschlussvorbereitung und zur Durchsetzung der komplexen Intensivierung notwendig ist.

Qualität und Quantität in der Erfüllung des Wohnungsbauprogramms im Zeitraum 1980-1990 bestimmen sowohl die Gewährleistung guter Wohnbedingungen und des sozialen Wohlbefindens der Bürger als auch Struktur und Gestalt der Stadt sowie Effektivität und Wirtschaftlichkeit ihrer Nutzung. Die Generalbebauungsplanung hat in der Vergangenheit dazu einen bedeutenden Beitrag geleistet.«<sup>123</sup>

An dem vorgeschlagenen Programm konnte offiziell nicht weitergearbeitet werden, da die Kräfte auf die Leitplanungen der Stadtbezirke konzentriert werden mussten; was allerdings auch gleichzeitig der Fortschreibung des Generalbebauungsplans diene. Aktiviert wurden die komplexen Bemühungen erst 1982 durch die »Grundsätze für die sozialistische Entwicklung von Städtebau und Architektur in der Deutschen Demokratischen Republik«<sup>124</sup>, in denen die Generalbebauungsplanung als »ein wichtiges Mittel der

121 Dietmar Fischer / Ambros G. Gross: Ideen für Leipzig; Wettbewerb für die Gestaltung des Zentrums. In: Architektur der DDR. 39(1990)3. S. 9-42.

122 Siehe Ambros G. Gross: S. 179ff. dieses Buches.

123 BCA (intern): Beschlussvorlage Rat der Stadt Leipzig (Entwurf Febr./März 1980): Aktualisierung des Generalbebauungsplanes der Stadtregion Leipzig. (18 Seiten). Privatarchiv H. S.

124 Beschluss des Politbüros des ZK der SED und des Ministerrates der DDR vom 30.5.1982. In: »Neues Deutschland«. A-Ausgabe vom 29./30.5.1982. S. 9f.

staatlichen Leitung« dargestellt und eng mit der anstehenden »intensiv erweiterten Reproduktion« in Verbindung gebracht worden ist. Darauf aufbauend legten wir die »Arbeitskonzeption zur Präzisierung des GBP Stadt Leipzig für den Zeitraum 1983-90/95« vom 26. August 1983 vor<sup>125</sup>, auf deren Grundlage im BCA weitergearbeitet werden konnte. Dies war insbesondere auch möglich, weil das Profil dieses etwa 90 »Mann« starken Büros sowie die Qualifikation und das Engagement der MitarbeiterInnen die permanente Fortschreibung der relevanten Daten und Veränderungen auf dem Stadtterritorium gut organisiert hatte und weiterhin gewährleistete<sup>126</sup>.

Ab Ende 1987 / Anfang 1988 ist wieder verstärkt an der Aktualisierung des Generalbebauungsplanes der Stadt Leipzig gearbeitet worden<sup>127</sup>. Das erfolgte auf Grundlage der vom Ministerrat der DDR am 11. Februar 1988 beschlossenen Anordnung über die Generalbebauungsplanung für Städte<sup>128</sup>. Der Ende der 80er Jahre erreichte Planungsstand unter der Leitung von *Dietmar Fischer* und *Wolfgang Geißler* ist Bild 4.23 und 4.24 zu entnehmen. Als Schwerpunkte werden genannt:

- Konzentration auf die intensive Stadtentwicklung durch differenzierte Erhöhung der Flächenintensität sowie Verbesserung der Flächennutzung und die planmäßige Entwicklung der Funktionsverflechtung sowie Mehrfachnutzung;
- Weitere Ausprägung der Stadtstruktur durch Konzentration/Ausbau der strukturellen Hauptverbindungen, proportionale Entwicklung/Zuordnung der Hauptfunktionsfläche, Entwicklung/Ausbau des Grün- und Freiflächensystems;
- Wirksame Stadtgestaltung durch Erhöhung der Komplexität, durch Erhaltung/Aufwertung der historisch wertvollen, stadttypischen und stadtbildprägenden Elemente und Strukturen sowie durch den Bedingungen des innerstädtischen Bauens entsprechende Erzeugnisentwicklung.

Dazu gehörte auch das weitere Verbessern der Wohn-, Arbeits- und Lebensbedingungen durch komplexe Umgestaltung der innerstädtischen Wohn-Misch-Gebiete, rationelle Standortverteilung der Arbeitsstättengebiete und die Erweiterung der Erholungspotentiale.

Im Rahmen der konzeptionellen Arbeit am Generalbebauungsplan wurde vom BCA unter der Leitung von *Dietmar Fischer* im September 1989 eine Studie<sup>129</sup> vorgelegt, die Probleme und Zusammenhänge verdeutlichte, die für die weitere Stadtentwicklung und deren Planung von grundsätzlicher Bedeutung waren. Sie umfasste Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung der Einwohnerzahlen, der Funktionen und städtebau-räumlichen Situation. Sie enthielt außerdem Variantenvergleiche zu den Grundfonds, deren

125 BCA / Abt. Generalbebauungsplanung. Stadtarchiv Leipzig BCA I; Nr.: 04; Bd. 03.

126 Horst Siegel / Hans-Hermann Oehring: Ordnung für die Erteilung der Städtebaulichen Bestätigung von Bau- und Gestaltungsmaßnahmen in der Stadt Leipzig; ein Erfahrungsbericht. In: Architektur der DDR. 33(1984)2. S. 105-108. – 10 Jahre BCA Leipzig; Stadtplanung \* Stadtentwicklung; 1977 (BCA-Broschüre mit 63 Druckseiten) sowie »Kalender« 15 Jahre BCA (1982). Privatarchiv ehemaliger BCA-MitarbeiterInnen.

127 Rat des Bezirkes Leipzig / Rat der Stadt Leipzig: Protokoll (vom 13.1.1989) der gemeinsamen Beratung zum Arbeitsstand und den 1988 erreichten Ergebnissen der Aktualisierung des Generalbebauungsplanes der Stadt Leipzig. Quelle: Privatarchiv Wolfgang Geißler.

128 GBl. I. S. 64.

129 BCA: Zur Entwicklung der Stadt Leipzig 1991-2000; Problemstudie vom 11.9.1989. Quelle: Privatarchiv Wolfgang Geißler.

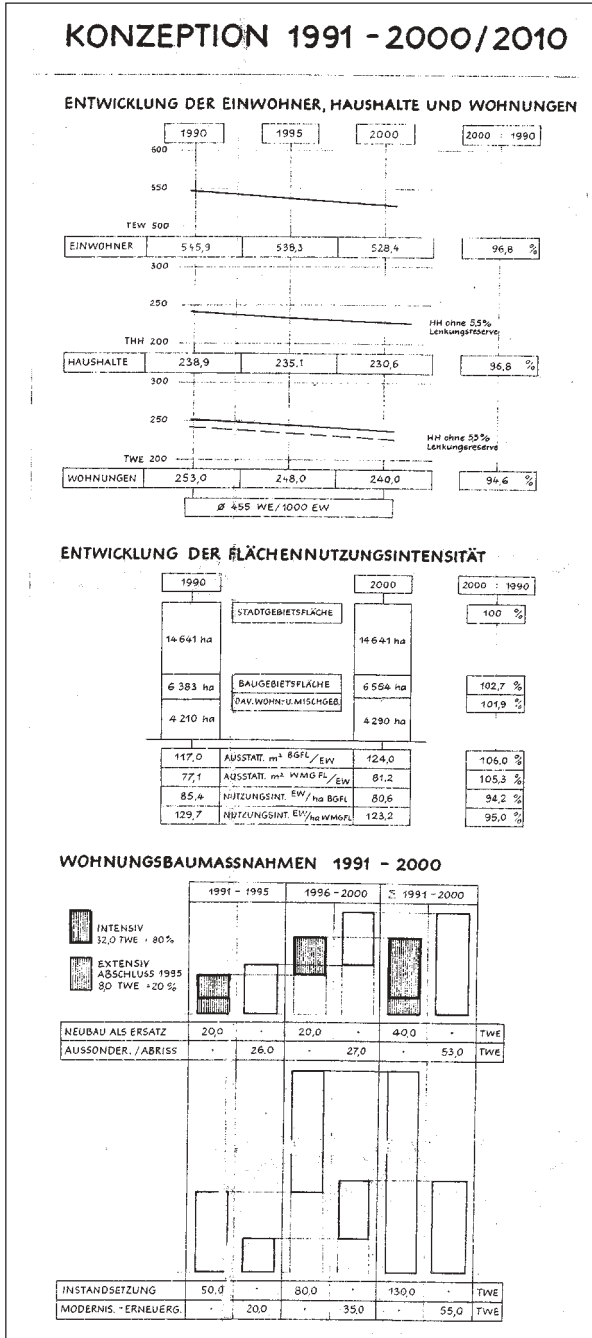


Bild 4.23: Leipzig Generalbebauungsplan; Konzeption 1991-2000/2010. Entwicklung der Einwohner, Haushalte, Wohnungen sowie Flächennutzung und Baumaßnahmen. (Quelle: BCA, März 1989. Privatarhiv Wolfgang Geißler)



Bild 4.24: Leipzig Generalbebauungsplan; Konzeption 1991–2000/2010. Übersichtsplan (Ausschnitt) März 1989. (Quelle: BCA, März 1989; Privatarchiv Wolfgang Geißler)

Bewertung und Lösungsansätze sowie Anforderungen und Konsequenzen für einen Gedanken, der bereits mit dem 70er GBP im Gespräch gewesen ist – Olympische Sommerspiele in Leipzig. Einen besonderen Schwerpunkt nahm aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse zurecht der *Bauleistungseinsatz für die Reproduktion der Stadt* ein, bestimmt durch die Aufgabenstellung im Gefüge der Stadt.

Die Problemstudie wurde Bestandteil einer Vorlage (25. Oktober 1989) des Leipziger Oberbürgermeisters für die Beratung der Arbeitsgruppe Wohnungsbau am 7.11.1989 zum Thema »Arbeitsstand der weiteren Präzisierung des Generalbebauungsplanes der Stadt Leipzig«<sup>130</sup>. Mit dieser Vorlage war unter anderem beabsichtigt, sowohl die Probleme zu benennen, die zentraler Entscheidungen bedurften, als auch größere Sicherheit für die Wohnungsbaustandorte 1991-95/2000 zu erhalten. Zugleich waren Konsequenzen für die Leitung dieser vielfältigen Prozesse dargelegt worden, die ebenfalls bereits Anfang der 70er Jahre eine Rolle spielten<sup>131</sup>. Beraten wurde die Vorlage nicht mehr.

Allerdings waren die inhaltlichen Schwerpunkte und Prämissen der Studie wesentlicher Gegenstand der »Volksbaukonferenz« im Januar 1990, der Beratungen am »Runden Tisch« und letztlich auch Grundlage des Beschlusses der Leipziger Stadtverordnetenversammlung vom Juli 1990 zur »Neufassung und Präzisierung des Flächennutzungsplanes der Stadt Leipzig«<sup>132</sup> unter den veränderten gesellschaftlichen Bedingungen. Der Planentwurf konnte nach sehr kurzer Bearbeitungszeit bereits im Januar 1992 fertiggestellt und 1993 als Planentwurf für die öffentliche Auslegung sowie für das weitere Verfahren gebilligt, schließlich durch das Regierungspräsidium am 23. März 1995 als *Flächennutzungsplan Stadt Leipzig* genehmigt und damit wirksam werden. Voller Stolz betonte der Beigeordnete für Planung und Bau: »[...] dass Leipzig wohl die erste Großstadt in den neuen Bundesländern ist, die einen beschlossenen Flächennutzungsplan vorlegen kann.«<sup>133</sup> Erreichbar war das, weil die verantwortlichen Mitarbeiter im BCA / Stadtplanungsamt über viele Jahre sowohl mit dem Inhalt und den Methoden der Generalplanung als auch mit den Bedingungen und Gegebenheiten der Stadt Leipzig eng vertraut gewesen sind<sup>134</sup>.

130 Rat der Stadt Leipzig / Oberbürgermeister: Vorlage (25.10.1989) für die Beratung der Arbeitsgruppe Wohnungsbau am 7.11.1989 »Arbeitsstand der weiteren Präzisierung des Generalbebauungsplanes der Stadt Leipzig« (beachte: Die AG Wohnungsbau stand unter der Leitung des Vorsitzenden des Rates des Bezirkes Leipzig). Quelle: Privatarchiv Wolfgang Geißler.

131 Damaliges Ziel: Einheitliche Leitung der funktionell-räumlichen Organisation und der gestalterischen Ordnung der Stadt (vergleiche Bild 4.4) nicht in Zuordnung zum »Bereich Bauwesen«; d. h. nicht zum Baudirektor, sondern in direkter Verantwortung zum Rat. In Folge wurde der Chefarchitekt der Stadt Leipzig ständiger Teilnehmer an den Ratssitzungen, bis der Oberbürgermeister auf Einspruch des Bezirksbaudirektors von dieser Regelung wieder Abstand nehmen musste, da auch im DDR-Maßstab »Architektur und Städtebau« dem Bauminister zugeordnet waren – als einzigem Land im »sozialistischen Lager«.

132 Stadtverordnetenversammlung Leipzig (Drucksache Nr. 11): Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Nr. 33 vom 4.7.1990: »Neufassung und Präzisierung des Flächennutzungsplanes der Stadt«.

133 Stadt Leipzig / Oberbürgermeister / Dezernat Planung und Bau: Flächennutzungsplan – Erläuterungsbericht. Juni 1994. Vorwort. S. 3.

134 Wolfgang Geißler: Information vom 23.1.2002.

#### 4.9. Resümee

Der Generalbebauungsplan/Flächennutzungsplan war und ist eine komplexe Dokumentation zur städtebaulich-räumlichen Entwicklung des jeweiligen Territoriums, die permanent fortgeschrieben und in regelmäßigen Abständen präzisiert oder neu gefasst werden muss, und zugleich ein wichtiges methodisches Hilfsmittel für die tägliche Arbeit der Kommune. In diesem Sinne hat sich der Generalbebauungsplan für die Stadt Leipzig von 1970, gemeinsam erstellt mit dem Generalverkehrsplan und dem Generalplan der technischen Versorgung, bewährt – eingebettet in die überkommenen und nachfolgenden Planungen (siehe Übersicht S. 178). »Die praktizierte Vorgehensweise der engen Zusammenarbeit von Bebauungsplanung und Verkehrsplanung kann als beispielhaft nicht nur für die DDR bezeichnet werden. Die Vorgehensweise hatte methodisch-wissenschaftliche Qualität.«<sup>135</sup> Das ist die eine, die erfolgreiche Seite unserer Bemühungen, bei denen wir gleichzeitig auch die Vorteile der real existierenden Gesellschaftsformation optimal zu nutzen suchten.

Andererseits wurde durch das zentralistische und dirigistische Lenken der Stadtentwicklung, das die Kommunen weitgehend ausschaltete, der Städtebau deformiert. Die folgenschwere bauliche Vernachlässigung der Innenstädte – trotz vorhandenem Planungsvorlauf – führte zum Verfall wertvoller Bausubstanz und damit zum Verlust an kultureller Stadtqualität und Urbanität.<sup>136</sup>

---

135 Hans-Georg Retzko (Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. / TU Darmstadt): Über den Wandel im Stadtverkehr – eine berufsständige Rückschau. In: Kolloquium zur Verabschiedung von Herrn Prof. Dr.-Ing. habil. Kurt Ackermann am 2.7.1999 im Verkehrsmuseum Dresden. Hausdruck TU Dresden. S. 23.

136 Stadtentwicklung in der DDR – Zustand, Probleme und Erfordernisse. Bauakademie, Institut für Städtebau und Architektur Berlin. 30.7.1990.



**GENERALBEBAUUNGSPLANUNG STADT LEIPZIG im 20. Jahrhundert**

- 1911**     **Vorschlag: Generalbebauungsplan der Stadt Leipzig**  
Hans Strobel am 13. Februar 1911: »Die Aufstellung eines Verkehrsplanes oder besser *Generalbebauungsplanes* ist ... für Leipzig ebenso dringlich als wichtig.«
- 1929**     **erster Generalbebauungsplan (GBP) der Stadt Leipzig**  
Verantwortlich: Hubert Ritter; mit Busse, Langenberg, Meister und Georg Fest.
- 1941**     **Generalplanung für die Reichsmessestadt Leipzig**  
Auftrag des Oberbürgermeisters an den Leipziger Architekten Kurt Mänicke;  
Mitarbeit: Busse, Georg Fest und Friedrich Emmerich; Berater: Hermann Giesler.
- 1949**     **Ortsplan Leipzig / Satzung Bebauung Innere Altstadt**  
Walther Beyer; Georg Fest, Friedrich Emmerich, Werner Burkhardt, Hans Gibbisch.
- 1952**     **Flächennutzungsplan – (FNP) – der Stadt Leipzig**  
Kurt Brendel; Hans Gibbisch, Heinz Auspurg, Siegfried Pluta und Rudolf Jacob.
- 1959**     **Neuer Plan für den Aufbau der Leipziger Innenstadt**  
Walter Lucas; mit Werner Burkhardt, Heinz Auspurg, Heinz Knorr, Rudolf Jacob.
- 1970**     **GENERALBEBAUUNGSPLAN STADT LEIPZIG**  
*erster Leipziger Stadtumbauplan*; Horst Siegel und Wolfgang Geißler; mit  
Ambros G. Gross, Siegfried Hillmann, Johannes Schulze, Gerd Bartsch und Hans-  
Jürgen Schwarz; koordiniert erstellt mit dem GVP (Kurt Ackermann / BfV).
- 1976**     **Generalbebauungsplan der Stadtregion Leipzig**  
Verantw.: Jürgen Löber, Horst Siegel, Helmut Michler, Erwin Schrödl, Rolf Billig;  
Mitarbeiter des BCA und BfSt. Bestätigt durch Rat des Bezirkes im Februar 1977.
- 70er/**     **Leitplanungen für ausgewählte Teilgebiete der Stadt**
- 80er**     **Vertiefung des GBP** für Stadtbezirke, Stadtzentrum, Messe, Olympia, Industrie und  
Wohngebiete: Horst Siegel ('67-'85) und Dietmar Fischer (ab '85); Ambros G. Gross,  
Johannes Schulze, Georg Eichhorn, Frank Dietze und Manfred Denda.
- 1990**     **Neufassung / Präzisierung Generalbauungs- / Flächennutzungsplan Leipzig**  
SVV beschließt am 4. Juli 1990 die Neufassung des Flächennutzungsplanes (FNP);  
gebilligt am 15. Juni 1994. Genehmigt durch Regierungspräsidium am 23. März  
1995. Wolfgang Geißler; Ursula Horn, Günther Eichler, Gottfried Schwarze, Dietmar  
Bez, Gerd Johne und Hans-Jürgen Schwarz.

Übersicht: »Generalbebauungsplanung Leipzig im 20. Jahrhundert« (H. S.; im Dez. 2002)

## 5. Gestaltung des Stadtzentrums – Geplantes und Gebautes

*Ambros G. Gross*

Leipzig war vor dem Zweiten Weltkrieg die viertgrößte Stadt Deutschlands. Der Stadtkern mit nur 48 Hektar Flächenausdehnung innerhalb des Promenadenringes war durch großartige Bauwerke vieler Jahrhunderte und Stilepochen und kompakte Geschlossenheit charakterisiert: ein einzigartiges Beispiel kontinuierlicher und erfolgreicher Stadtentwicklung (siehe Bild 5.1).

Die Kirchen und Klöster St. Thomas, St. Nikolai, die Pauliner- und Matthäikirche aus romanischer und gotischer Zeit, die Renaissancebauten Altes Rathaus, Alte Waage, Fürstenhaus und Alte Nikolaikirche, zahlreiche Häuser und Kaufmannshöfe des bürgerlichen Barock in der Katharinenstraße und Petersstraße, am Markt und Neumarkt, die Baukunst des Klassizismus und Historismus, das ehemalige Reichsgericht und das Neue Rathaus, die Geschäftshäuser, Messepaläste und Passagen aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts sind Zeugen einer großen Geschichte der Handels- und Messestadt Leipzig (siehe z. B. Bild 5.2).

### 5.1. Zerstörung und Wiederaufbau – Planungen und Projekte von 1945 bis 1960

#### *Zerstörung*

Der Zweite Weltkrieg bedeutete eine jähe Zäsur in der Stadtentwicklung. Nach den Bombenschäden wurden in den Kriegsjahren 1943-45 erste Planungen für die Beseitigung der Kriegsschäden und den Wiederaufbau vorbereitet (siehe Bild 5.3).

In Leipzig hatte bereits 1941 der damalige Oberbürgermeister *Alfred Freyberg* den Leipziger Architekten *Kurt Mänicke* mit der *Generalplanung für die Reichsmessestadt* zur Vorbereitung der Baumaßnahmen nach dem Kriegsende beauftragt. *Mänicke* hatte eine Planung für den Wiederaufbau vorgelegt, die im August 1944 vom Architekten *Walter Lucas* (damals für das Reichsmesseamt und als Mittler zum Generalplaner tätig) so kommentiert wurde

»[...], dass der vom Ring umschlossene Stadtkern Leipzigs im Maßstab des alten Stadtbildes wieder aufgebaut wird, nicht also in sklavischer Nachbauung des alten Stils, sondern so, dass in Straßenbreiten, Gebäudehöhen, Stockwerkszahlen, Fensterachsen usw. eine einheitliche, auf die alten Werke abgestimmte Note entsteht.«<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Brief von Walter Lucas an den Präsidenten des Leipziger Messeamtes vom 8.8.1944. Zitiert nach Ralf Koch: Leipzig und Dresden. Städte des Wiederaufbaus in Sachsen. Stadtplanung, Architektur, Architekten 1945-1955. Diss. Universität Leipzig 1999. S. 26.



Bild 5.1: Plan der Innenstadt vor der Zerstörung.  
(Umzeichnung nach dem Planwerk des Aufbauplanes von 1949)

In dieser Planung war weitgehend an die Wiederherstellung des alten Stadtbildes gedacht worden, ganz in der Tradition und Kontinuität der historischen Stadtentwicklung Leipzigs.

Nach den verheerenden Bombenangriffen in den Jahren 1943 bis 1945 war das gewohnte historische Erscheinungsbild in Teilen nicht mehr wieder zu erkennen; Ruinen prägten das Stadtbild. Bei insgesamt 38 Luftangriffen auf Leipzig war im Februar 1945 ein besonders schwerer Bombenteppich der anglo-amerikanischen Luftwaffe diagonal vom Hauptbahnhof über den Stadtkern in Richtung Neues Rathaus niedergegangen und hatte großflächige Zerstörungen ganzer Quartiere am Brühl, an der Katharinenstraße, der



Bild 5.2: Städtebauliche Räume vor der Zerstörung: der Markt.  
(Quelle: Stadtarchiv)

Reichsstraße und der Petersstraße, am Markt, am Burgplatz und bis zum Neuen Rathaus zur Folge. Der Krieg war für die Stadt Leipzig auch städtebaulich eine Katastrophe (siehe Bild 5.4).

Den Zerstörungen folgten nach Kriegsende die Demontage der Industrie und die Enteignung der Großbetriebe, Banken und Versicherungen. Wohnungen und Lebensmittel waren Mangelware, der Schwarzhandel blühte.

Mehr als 800 öffentliche Gebäude der Stadt waren zerstört bzw. beschädigt, darunter sämtliche Theater, Museen, viele Bauten der Messe und Universität, der Hauptbahnhof, die Hauptpost, das Alte und Neue Rathaus. Etwa 50 Prozent der Gebäude waren beschädigt, darunter die schönsten Barockbauten der Stadt wie die Patrizierhäuser in der Katharinenstraße 14,16 (Architekt *Christian Döring*), das Apelsche Haus Markt 17 und Aeckerleins Hof Markt 11 (Architekt *Johann Gregor Fuchs*). In der Folgezeit mussten zahlreiche wertvolle Gebäude wegen Totalzerstörung oder Gefährdung der Sicherheit aufgegeben werden. Viele unersätzbliche Verluste an Bausubstanz von baugeschichtlichem Rang waren zu beklagen.

Am Promenadenring, der nach Beseitigung der Befestigungsanlagen im 18. Jahrhundert bis auf die Moritzbastei als großzügiger Park- und Grüngürtel gestaltet wurde und im Lauf der Jahre für die neuen Verkehrsbedingungen entsprechend dimensioniert zur modernen Ringmagistrale ausgebaut wurde, hatten vor dem Krieg bedeutende öffentliche Gebäude ihren Standort gefunden. Die meisten dieser Bauten mit bemerkenswerten



Bild 5.3: Dokumente der Zerstörung: Kriegsschäden.  
(Quelle: Stadtarchiv)

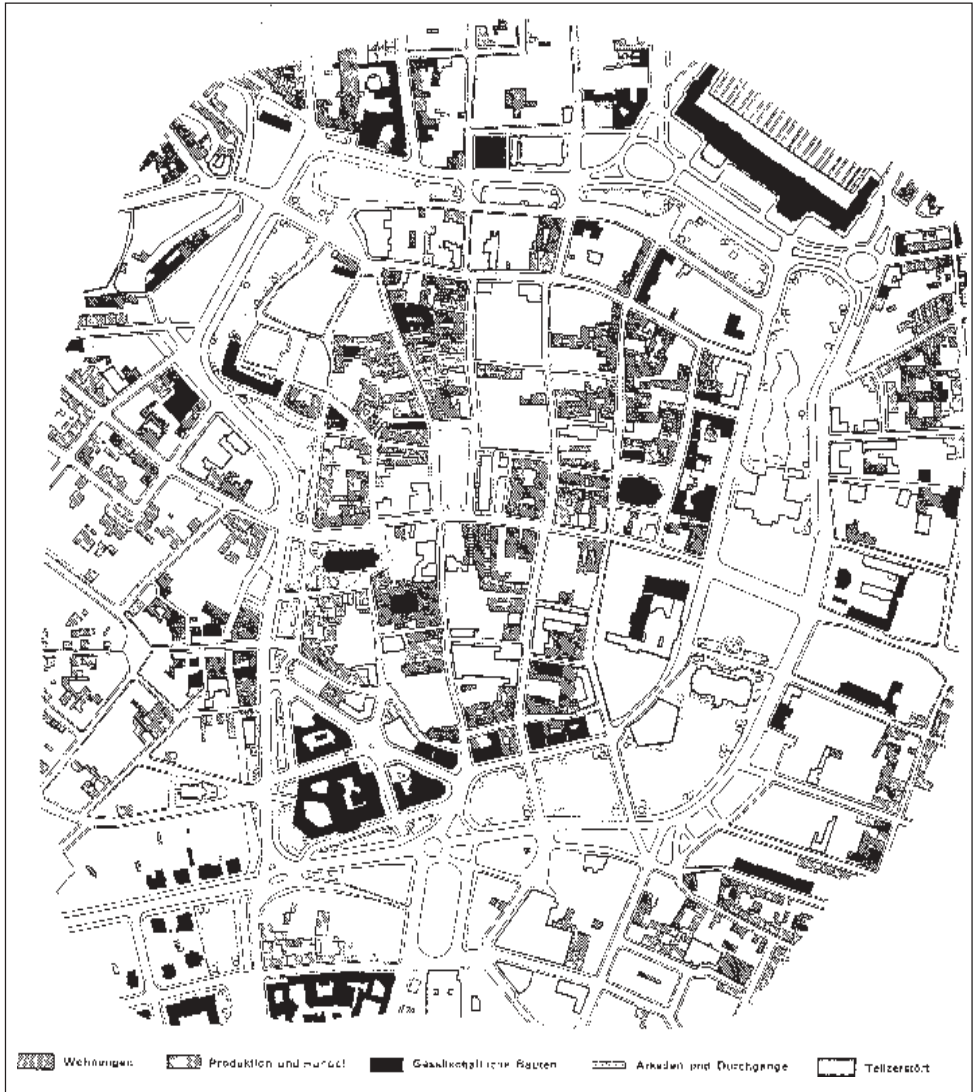


Bild 5.4: Plan der Innenstadt nach der Zerstörung – Schadensplan 1945.  
(Umzeichnung nach dem Planwerk des Aufbauplanes von 1949)

Fassaden blieben von den Bomben nicht verschont: Am Augustusplatz waren das Neue Theater, das Bildermuseum, die Hauptpost, Teile des Universitätskomplexes, Banken und Geschäftshäuser schwer beschädigt bzw. nur noch als Ruinen erkennbar. Der Hauptbahnhof, das Neue Rathaus, das Schauspielhaus, die Börse, viele Einrichtungen der Kunst und Kultur wie die Universitätsbibliothek, das Neue Gewandhaus, die Kunsthochschule, das Grassimuseum und das Reichsgericht waren zerstört.



Viele Gebäude mussten wegen des hohen Zerstörungsgrades nach und nach aufgegeben werden; bei rechtzeitiger Sicherung vor weiterem Verfall hätte auch wertvolle historische Bausubstanz später saniert werden können! Tausende Kubikmeter Trümmerschutt wurden schließlich auf den Frankfurter Wiesen (jetzt Sportforum/Zentralstadion) und in der Fockestraße (heute Fockeberg) deponiert.

Die von Kriegszerstörungen verschonte Bausubstanz und das Straßennetz der Altstadt bildeten angesichts des Chaos aber noch immer die Grundlage für die Überlegungen und Planungen zum Wiederaufbau der Innenstadt, um das bekannte Stadtbild wieder herzustellen. Andererseits wurde infolge der großflächigen Zerstörungen ganzer städtischer Quartiere schon frühzeitig daran gedacht – und in den Folgejahren immer nachdrücklicher –, eine völlig neue städtebauliche Konzeption des Stadtzentrums zu erarbeiten, die verstärkt den veränderten Bedingungen des Stadtverkehrs, der Stadthygiene und der wirtschaftlichen Situation gerecht werden konnte: Der Wiederaufbau sollte nicht in den bisherigen engen, räumlichen Maßstäben erfolgen. Straßenzüge wie die Hainstraße, Reichsstraße und Grimmaische Straße sollten durch Laubengänge verbreitert und die Innenhöfe zu Gunsten besserer Licht- und Klimaverhältnisse aufgelockert werden.

Ein Blick auf die Karte des Stadtkerns vor der Zerstörung macht diese Überlegungen durchaus verständlich. So sympathisch der alte Stadtgrundriss mit der kompakten Überbauung, dem gewachsenen Netz von Straßen, Gassen, Gässchen, Durchgangshäusern und -höfen, kleineren und größeren Platzräumen sowie dem Markt als klar dominierendem Mittelpunkt auch sein mag, so problematisch und kostenaufwendig war und ist die Erhaltung und Pflege der Jahrhunderte alten, engen Baustruktur und der denkmalgeschützten Bausubstanz für eine Stadt.

### *Die Aufbauplanung von 1949 und die ersten Aufbauleistungen*

Die Aufbauplanung von 1949, bestehend aus der *Satzung, dem Schadensplan, dem Bebauungsplan und dem Sanierungsplan Innere Altstadt*, ist als erste Wiederaufbauplanung nach dem Krieg eine durchaus logische Konzeption zur Erhaltung und Sanierung der noch bestehenden Bausubstanz und gestalterisch maßstäblichen Wiederherstellung der historischen Form und Struktur des Stadtkerns. Unter Wahrung der Eigenart der Altstadt, des Maßstabes der Vorkriegsbebauung, der kulturellen, wirtschaftlichen und denkmalpflegerischen Interessen sind aber in dieser Planung auch die zeitgemäßen aktuellen verkehrstechnischen, stadttechnischen, stadthygienischen und gestalterischen Aspekte beachtet worden (siehe Bild 5.5).

In der *Satzung* wurden folgende Schwerpunkte als Planungsziele formuliert:

- »1. Im Hinblick auf die vorhandenen, wenig beschädigten, aber sehr wertvollen Straßendecken, Kanalisationen und Versorgungsanlagen ist das bisherige Straßensystem im Prinzip beizubehalten. Es ist jedoch auf eine Ausrichtung und Verbreiterung der Straßen, wo dies notwendig und durchführbar ist, zuzukommen.
2. Die für Leipzigs innere Altstadt so bezeichnenden und sehr bewährten, ja fast unentbehrlich gewordenen Durchgangshöfe sollen auch für die Zukunft beibehalten werden.
3. Die die innere Altstadt umschließende Ringpromenade ist entschieden zu erhalten und wenn möglich noch zu vervollkommen. Die Erhaltung noch verbliebener, kunst-

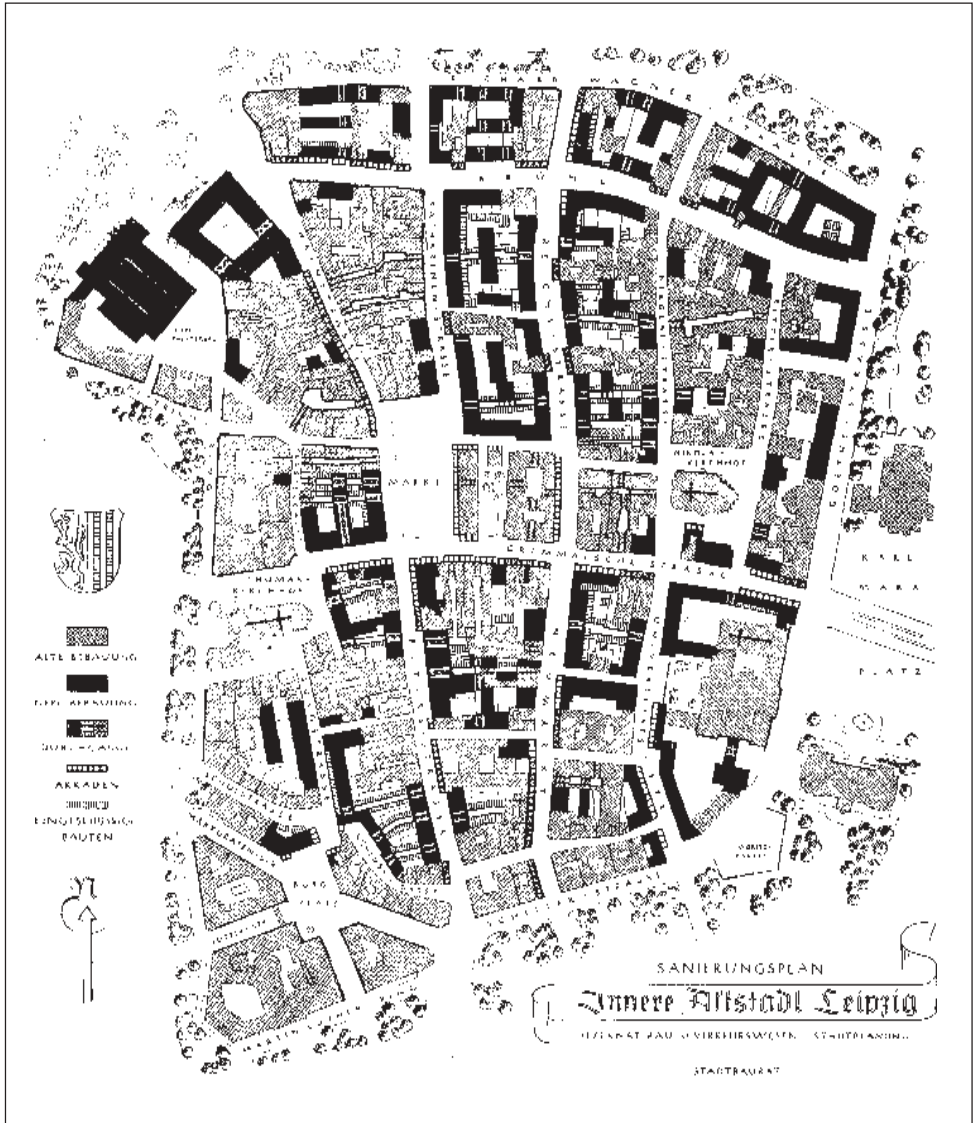


Bild 5.5: Sanierungs- und Gestaltungsplan zum Bebauungsplan von 1949.  
 (Quelle: Dezernat Bau- und Verkehrswesen/Stadtplanung, Leipzig 1949)

- historisch wertvoller Gebäude ist unerlässlich. In der Fluchtlinienplanung ist die entsprechende Rücksicht zu nehmen.
4. Mit erhalten gebliebenen oder instandsetzungsfähigen wichtigen Gebäuden ist nach Möglichkeit schonend zu verfahren, um nicht auch diese noch der Wertzerstörung bzw. Niederlegung unnötig zuzuführen.

5. Aus sanitären Gründen ist die bisherige dichte Hofbebauung nicht mehr zugelassen. Die Luft- und Lichtverhältnisse müssen den modernen baubehördlichen Vorschriften ausreichend entsprechen.
6. Die Breiten der Fahrbahnen und Fußwege sind den Bedürfnissen eines normalen, aber nach Möglichkeit auch denen des Messeverkehrs anzupassen.
7. Arkaden-Anlagen sind dort vorzusehen, wo sie durch vorhandene Gebäude und durch die Verkehrsbedürfnisse bedingt werden.«<sup>2</sup>

Eine kontinuierliche Realisierung dieser Planung entsprechend den materiellen und finanziellen Möglichkeiten über einen längeren Zeitraum hätte ein harmonisches und traditionsgeprägtes Stadtbild zum Ergebnis gehabt. Jedoch reichte die Investitionskraft sowohl in der ersten Nachkriegsphase als auch in den späteren Jahren der DDR nicht aus, die ungeheuer großen Zerstörungen des Krieges und darüber hinaus die Jahrzehnte – seit der Vorkriegszeit – überfälligen Sanierungen vieler Gebäude der Altstadt durch neue städtebaulich-architektonische Qualität zu ersetzen oder im denkmalpflegerischen Sinne zu rekonstruieren. Städtebauliche Beispiele in westdeutschen Städten aus der Zeit des Wirtschaftswunders belegen aber auch, dass im schnellen und *modernen* Wiederaufbau trotz vorhandener Finanzkraft auch fragwürdige Lösungen entstehen konnten.

Nach diesem Sanierungsplan von 1949 wurden in den folgenden zehn Jahren Messehäuser, Kaufhäuser, öffentliche Gebäude der Stadtverwaltung wiederhergestellt, z. T. nur als Provisorien nutzungsfähig gemacht, wie z. B. die Gebäude der Universität, Theater und Museen. Die im *Plan 1949* vorgeschlagenen Arkaden für die Fußgänger, in den Altbauten durch Umbau der Erdgeschosse zu erreichen, wurden nur in wenigen Fällen realisiert, z. B. in der Grimmaischen Straße und am Neumarkt (Städtisches Kaufhaus). Geplant waren Arkaden und damit die verkehrsgerechte Verbreiterung in folgenden Straßen: Hainstraße (auf der Westseite), Petersstraße, Grimmaische Straße, Neumarkt und Reichsstraße (teilweise), Katharinenstraße (nur bei erhaltenen Altbauten), Brühl und Universitätsstraße (teilweise).

Die Leipziger Tradition der Passagen und Durchgangshäuser wurde in der 1949er Planung konsequent fortgeführt. Bemerkenswert in diesem Sanierungsplan ist die einzige großflächige Veränderung des Altstadtkerns im Bereich Matthäikirchhof. Nachdem die Matthäikirche den Bomben zum Opfer gefallen war, wurde die Idee für einen Theaterneubau auf dem Matthäikirchhof zwischen dem Ringgrün und der Großen Fleischergasse geboren. Ein durchaus denkbarer Vorschlag, denn auch in späteren Planungen war dieser Standort für bedeutende Projekte wie Konzerthalle/Neues Gewandhaus oder Museum der Bildenden Künste immer wieder im Gespräch.

Leipzigs Stadtverordnetenversammlung hatte den Bebauungs- und Sanierungsplan Innere Altstadt im Januar 1949 als Grundlage für den Wiederaufbau beschlossen. Im November 1949 wurde dieser Bebauungsplan der Bevölkerung in der Wandelhalle des Neuen Rathauses in der Ausstellung *Planung und Wiederaufbau* vorgestellt mit der Aufforderung, dem Dezernat Bauwesen Anregungen, Ideen und Vorschläge für den Wiederaufbau einzusenden. Der Slogan *Wiederaufbau unserer Stadt ist die ureigenste Angelegenheit der gesamten Bevölkerung* und die vielen Einsendungen zum Thema Stadtzentrum

2 Auszug:Vorwort zur Satzung über die Bebauung von Leipzig – Innere Altstadt (Nr. 56 des Gesamtplanes). In: Leipzig. Amtliche Bekanntmachungen vom 16.2.1949.

belegten das lebhafte Interesse und Engagement der Leipziger zu den Fragen der Stadtgestaltung.

Für die Stadtentwicklung und die weitere städtebaulich-architektonische Gestaltung Leipzigs waren inzwischen die *16 Grundsätze des Städtebaus der DDR*<sup>3</sup> zu einer ideologischen Leitlinie nicht nur für die Arbeit der Architekten und Stadtplaner, sondern auch für die politischen und administrativen Gremien geworden. Generelles Anliegen dieser Gebote war die harmonische Befriedigung des menschlichen Anspruches auf Arbeit, Wohnung, Kultur und Erholung.

Die in den Grundsätzen unter den Punkten 5 und 14 formulierten *Prinzipien des Organischen und die Berücksichtigung der historisch entstandenen Stadtstruktur bei gleichzeitiger Beseitigung ihrer Mängel* sowie *unter Verwendung der in den fortschrittlichen Traditionen der Vergangenheit verkörperten Erfahrungen des Volkes der jeweiligen Stadt ein individuelles Antlitz zu geben*<sup>4</sup>, waren durchaus wertvolle und richtige Prämissen für die Stadtentwicklung. In der praktischen, alltäglichen Entwurfsarbeit, insbesondere in den staatlichen Planungs- und Projektierungsbüros, hatte jedoch die Befolgung der 16 Grundsätze in vielen Fällen dogmatischen Charakter angenommen, was mit epigonenhafter, oft formal misslungener Nachahmung der Bauformen vergangener Architekturepochen und zu Lasten einer modernen, konstruktiv und funktionell begründeten Architektur einherging. Beispiele dafür sind aus vielen ostdeutschen Städten bekannt; der Höhepunkt der *Architektur der nationalen Traditionen* wurde mit dem ersten Bauabschnitt der Berliner Stalinallee realisiert.

Für Leipzig wurde das Prinzip der Verwendung der fortschrittlichen Tradition durch die beteiligten Architekten in Umfang und Form durchaus beherrscht und in akzeptabler Qualität verwirklicht. Gelungene Beispiele dafür sind die städtebaulich-architektonischen Lösungen der Wohnbauten an der Windmühlenstraße und die Ringbebauung am Rossplatz.

Die dogmatische Praxis der unkritischen Übernahme sowjetischer Städtebau- und Architekturtheorien in den 50er Jahren hatte zu lebhaften Debatten unter Architekten, Künstlern und Studenten Anlass gegeben. Während eines Architekturpraktikums hatte ich in einem Neubrandenburger Entwurfsbüro die Gestaltung von Architekturdetails im Stile der Renaissance zu bearbeiten. Zur gleichen Zeit aber wurden die Pflichtentwürfe an der Hochschule für Architektur in Weimar in der modernen Formensprache des Bauhauses gefertigt.

Eine sachliche und progressive Architekturkritik gab es nicht, wohl aber Versuche, die Entwicklung der DDR-Architektur dieser Jahre theoretisch zu rechtfertigen. Am Beispiel des neuerbauten Leipziger Opernhauses schreibt *Hanns Hopp* (Präsident des BDA) in der Zeitschrift *Deutsche Architektur*: »Wenn wir auch eine wissenschaftlich begründete Architekturkritik, die unserem Fortschritt nützlich sein kann, noch nicht haben, so sollte doch ein Bauwerk dieser Bedeutung nicht in den Alltag des täglichen Betriebes eingehen, ohne dass es von den Architekten und Kunstfreunden betrachtet und erörtert wurde. Der Versuch einer kritischen Analyse des Hauses soll gewagt werden, um zu ermitteln, welche Position es in unserer Architekturentwicklung einnimmt. [...] Die Projektierung [des neu-

3 Grundsätze des Städtebaus. Von der DDR-Regierung beschlossen am 27.7.1950. In: Ministerialblatt 1950. Nr. 25 vom 16.9.1950.

4 Ebenda.

en Opernhauses] begann also zu einer Zeit, als die Periode, in der die künstlerische Seite der Architektur überbetont und mit historisierenden Formen erstrebt wurde, sich ihrem Ende zuneigte.

Aber die neue Sicht, die mit dem Beginn der Industrialisierung erst aufkam, war noch nicht da. Immerhin hatten die Architekten sich bemüht, im Prozess ihrer Arbeit mit der sich abzeichnenden Entwicklung Schritt zu halten. Das zeigt die äußere Gestaltung des Baues. Das Gestaltungsprinzip der Renaissance, eine Mauer durch senkrechte Stützen und waagerechte Bänder als Andeutung der Geschossdecken zu gliedern, wurde beibehalten.«<sup>5</sup>

Schon in der Phase des Vorprojektes des Opernhauses hatte der verantwortliche Architekt *Kunz Nierade* in einem Beitrag auf die Kritik am Entwurf im Stil der nationalen Traditionen reagiert: »Es ist klar, dass im Zuge der Architekturdiskussion in dem oben bezeichneten Verantwortungsbereich die Fragen der architektonischen Haltung oder des Stiles genauso erörtert worden sind, wie dies in den zahlreichen anderen Diskussionen, von denen wir berichteten, der Fall war. Das entbindet uns aber nicht davon, hier diese Frage nochmals anzuschneiden. Es besteht darüber absolute Klarheit, dass wir den Weg der Traditionslosigkeit nicht beschreiten werden. Wir hören sehr oft das Wort Eklektizismus und wissen, dass damit etwas Herabsetzendes gesagt werden soll und dass man damit den Mangel schöpferischen Künstlertums meint, was zum Zurückgreifen auf den Stil anderer Meister oder historischer Stile zwingt. [...]

Wir sind der Meinung, dass unser Kulturschaffen renaissanceistische Charakterzüge trägt, und nach dem Baustil des Opernhauses gefragt, würden wir sagen vielleicht ›Renaissancismus‹. Damit soll nur gesagt sein, dass sie in einem ähnlichen Geiste wie die Renaissance-Architekten, in Anlehnung an die große Architektur der Vergangenheit, ihre eigenen Aufgaben mit schöpferischer Phantasie neuartig gelöst haben. Und wie die deutsche Renaissance wieder eigene Wege im Vergleich zur italienischen Renaissance beschritt, soll auch heute von uns das architektonische Erbe im neuen Geist verarbeitet werden. [...] Es wird einleuchten, dass über dieses Thema hier nicht erschöpfend geschrieben werden kann. Aber es erscheint uns als notwendig, den Wurzeln des Eklektizismus einmal genauer nachzuspüren und die alten Definitionen auf ihre Richtigkeit und Wertigkeit zu untersuchen und diese Frage in die allgemeine Diskussion dieser Zeitschrift aufzunehmen.«<sup>6</sup>

Die ganze Debatte um Eklektizismus und fortschrittliche Tradition wurde in einer Ansprache *Walter Ulbrichts* an die Erbauer der Leipziger Oper anlässlich der Eröffnung des neuen Hauses ad absurdum geführt, indem er das fertiggestellte Gebäude als *sozialistische* Architektur proklamierte: »Die Entwicklung der sozialistischen Kultur ist eine sehr komplizierte Aufgabe. Wir haben darüber viel diskutiert, und es hat sich ergeben, dass es fruchtlos ist, die Bauweise des Westens zu kopieren. Wir können auch in der Architektur nicht die Bonner Bunkerbauweise übernehmen, in der z. B. das Bonner Parlament errichtet worden ist. Wir haben eine sozialistische Architektur und hinsichtlich der Bautechnik hier das Modernste aufzuweisen, was es auf der Welt gibt. Den Architekten und Bauarbeitern der Leipziger Oper ist es gelungen, das Leipziger Opern-

5 Hanns Hopp in: Deutsche Architektur. 10(1961)2. S. 69-75.

6 Kunz Nierade: Entwurf noch nicht abgeschlossen! Antwort auf Fragen und Kritiken zum Vorprojekt des Leipziger Opernhauses. In: Deutsche Architektur. 4(1955)11. S. 520f.



haus im Sinne der sozialistischen Architektur zu errichten. Ich sage deshalb im Sinne, weil es dafür kein Schema, keine Vorschriften gibt, weil die Herausbildung der sozialistischen Architektur einen Entwicklungsprozess darstellt [...].«<sup>7</sup>

Schon 1952 hatte ein anderer führender Genosse der SED in Leipzig, *Paul Fröhlich*, in der *Leipziger Volkszeitung* den Leipziger Architekten die Richtung in der architektonischen Gestaltung weisen wollen. Er kritisierte u. a. die ersten Wohnungsneubauten nach 1945 und sagte: »Noch weniger kann dazu geschwiegen werden, wenn selbst ein Teil unserer Architekten und einige Funktionäre im Staatsapparat diese falsche Auffassung teilen. So konnte es geschehen, dass in der Straße der III. Weltfestspiele [heute Jahnallee] und An der Tabakmühle im vergangenen Jahr Häuser gebaut worden sind, die vornehmlich Zweckbauten darstellen. Man kann von ihnen bei aller Gediegenheit und Großzügigkeit ihrer Anlage noch nicht sagen, dass sie schon eine neue deutsche Architektur verkörpern, die national in ihrer Form und fortschrittlich in ihrem Inhalt sein muss. Diese Wohnungen entsprechen noch nicht in allem unserem nationalen Empfinden, das, wie der große deutsche Baumeister Schinkel einmal sagte, das ›Wertvolle des vergangenen Zeitalters lebendig zu erhalten und das Maß finden soll, es in der Gegenwart anzuwenden‹. Diese Worte Schinkels sollten wir beachten, wenn wir uns mit den Wohnungsbauplänen für das nächste Jahr beschäftigen. Unsere Wohnungen sollen schon äußerlich das Bild unserer Lebensfreude, unseres Aufbauwillens und unserer Zuversicht sein.

Die lichte und schöne Zukunft unseres Volkes sollte schon jetzt in alle Baupläne einbezogen werden. Darin liegt unsere große Aufgabe, mit der wir zugleich unser nationales Kulturerbe auf dem Gebiet der Architektur vor den Einflüssen der amerikanischen Unkultur verteidigen.«<sup>8</sup>

In diese ideologisch latente Situation und Atmosphäre wurden junge Architekten von den Hochschulen in die Praxis entlassen, und es war ihnen möglich, gegen diverse Widerstände einen eigenen Standpunkt zu entwickeln und auch in die Diskussion der Leipziger Stadt- und Architekturentwicklung aktiv einzugreifen. Meine Tätigkeit als Architekt in Leipzig begann im Herbst 1959 in einer Phase spannender Auseinandersetzungen zu diesen Fragen.

Grundlage für die städtebaulichen Planungen der Einzelstandorte des Stadtzentrums in den Jahren bis 1959/60 war der *Bebauungsplan Innere Altstadt von 1949*, der im August 1952 auch vom Ministerrat der DDR bestätigt worden war und anspruchsvolle städtebauliche Qualität verkörperte. In den späteren Jahrzehnten hätte man oft gewünscht, dass diese Planung mit den alten Bauflichtungen und Raumkanten, Bauhöhen und dem räumlichen Gefüge fortgeschrieben worden wäre.

Die Aufbauleistungen im Zeitraum von 1945 bis 1960 erfolgten unter schwierigen materiellen Bedingungen. Die gesellschaftspolitische Ausgangssituation in der ersten Aufbauphase war durch das gemeinsame Wirken der demokratischen Kräfte mit dem Oberbürgermeister *Erich Zeigner* an der Spitze und der Kooperation mit der sowjetischen Militärverwaltung Leipzig charakterisiert. Das Baugeschehen in der Innenstadt war in den ersten Nachkriegsjahren vor allem durch Aufräumungs- und Wiederherstellungs-

7 Walter Ulbricht: Zeugnis sozialistischer Kultur. Ansprache an die Erbauer der Leipziger Oper. In: Deutsche Architektur. 10(1961)2. S. 59f.

8 Was, wie, wo und für wen wird gebaut. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 21.6.1952.



arbeiten bestimmt, um Gewerbe und Handel wieder in Gang zu bringen und den früheren Ruf der Messestadt wieder herzustellen und zu festigen.

Schon im Frühjahr 1946 fand die erste *Friedensmesse* statt und die Universität eröffnete wieder ihren Lehrbetrieb. Im Oktober 1949 wurde mit dem *ersten Neubau des Messehauses Messehof* in der Petersstraße begonnen. Bereits 1950 hatte die Leipziger Mustermesse mit der Ausstellungsbeteiligung von über 50 Ländern wieder internationale Bedeutung erlangt.

Ab 1950 wurden verstärkt die Instandsetzung und der Neubau von Schulen, diversen Lehranstalten, medizinischen Einrichtungen, Wohnbauten am Ring und außerhalb des Zentrums forciert. Trotz der schwierigen Lebens- und Arbeitsbedingungen waren die Leipziger Bürger optimistisch an die Gestaltung und den Wiederaufbau ihrer Stadt heran gegangen.

1952 wurde ein *Aufbauplan des Zentrums und des Zentralen Bezirkes* der Stadt mit den Innenvorstädten und dem Sportforum erarbeitet. Dieser Aufbauplan kann aus heutiger Sicht als großer Entwurf für den Wiederaufbau und die künftige Stadtentwicklung Leipzigs betrachtet werden (siehe Bild 5.6).

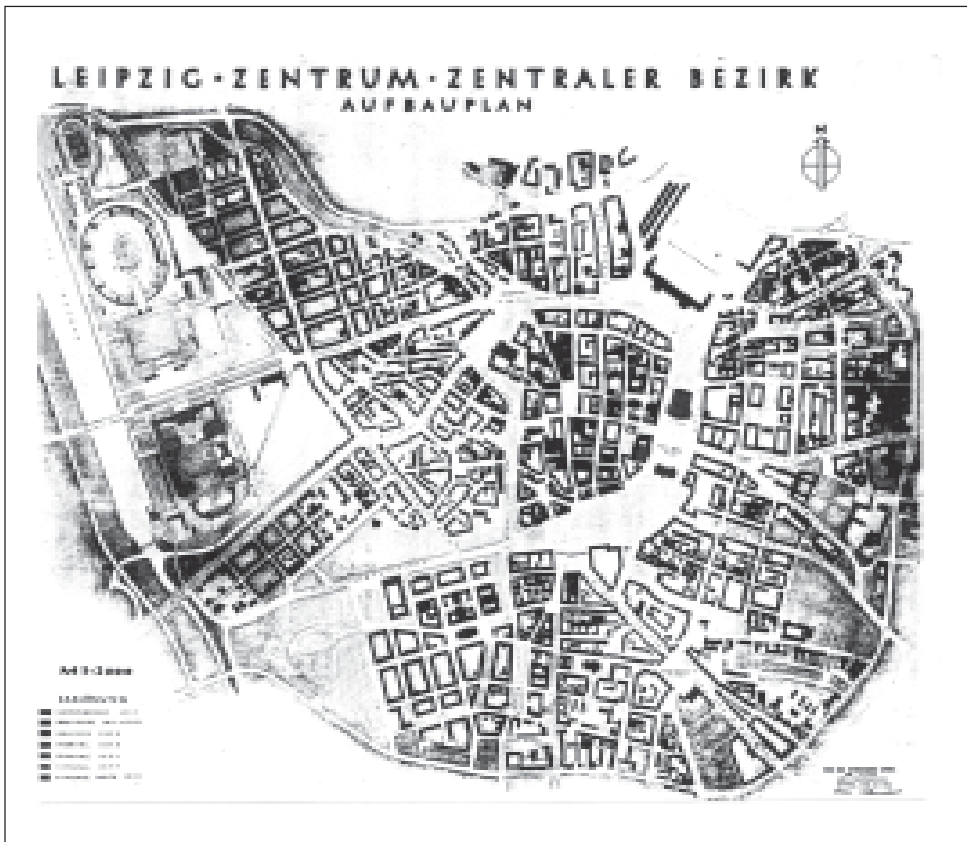


Bild 5.6: Aufbauplan des Zentrums und des Zentralen Bezirks. 1952.  
(Quelle: Büro für Städtebau Leipzig 1952)

Nachdem Leipzig im gleichen Jahr auf der Grundlage des Gesetzes über die weitere Demokratisierung des Aufbaues und der Arbeitsweise der staatlichen Organe in den Ländern der DDR Bezirks*hauptstadt* geworden war, wurden neben den traditionellen städtebildenden Faktoren als Messe- und Universitätsstadt mit zentralen administrativen, wirtschaftlichen und politischen Aufgaben auch neue Zielstellungen für die städtebauliche Planung und Stadtentwicklung vorgegeben. Sie fanden ab 1958 in der Forderung nach einem beschleunigten Aufbau des Stadtzentrums einschließlich Ring- und Messomagistrale und des inzwischen in Karl-Marx-Platz umbenannten, größten Platzes der Stadt als neuem gesellschaftlichem und politischem Zentrum ihren Ausdruck.

### *Wettbewerbe*

Bei der Stadtgestaltung im Zeitraum von 1945 bis 1960 sind auch mehrere Städtebau- und Ideenwettbewerbe zu nennen, die sowohl hinsichtlich der Wettbewerbsvorgaben als auch der städtebaulichen Lösungsvorschläge unsere Beachtung verdienen. Sie sind auch charakteristisch für den Wandel der gesellschaftspolitischen Vorstellungen über Stadtentwicklung, Programme und Architekturauffassungen innerhalb weniger Jahrzehnte. Ob dabei immer die Chancen für eine optimale Stadtgestaltung genutzt wurden, bleibt freilich einer subjektiven Bewertung vorbehalten.

- Zu den interessanten Wettbewerben der 50er Jahre gehörten
- Wettbewerbe für die städtebauliche Gestaltung des Promenadenringes insgesamt (1953),
  - der Wettbewerb für die städtebauliche Gestaltung des Südabschnittes vom Promenadenring 1954 (Roßplatz, Wilhelm-Leuschner-Platz, Martin-Luther-Ring) und
  - der Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Friedrich-Engels-Platzes 1955 (heute Goerdelerring).

Zum erstgenannten Wettbewerb schrieb der Architekt *Kunz Nierade* folgenden Kommentar: »Am 30. August 1952 gaben das Ministerium für Aufbau der DDR und der Rat des Stadtkreises Leipzig die Programmpunkte eines Wettbewerbes für die städtebauliche und verkehrstechnische Gestaltung des Promenadenringes in Leipzig heraus und verlangten darüber hinaus zur Klarlegung der architektonischen Grundhaltung der künftigen Ringbebauung die Gestaltung eines Hotelgebäudes. [...] Der Promenadenring soll Bauten repräsentativen Charakters, Bauten der Politik, der Kultur, der Wirtschaft, des Verkehrs, des öffentlichen Lebens und Wohnbauten aufweisen. Daraus ergab sich die Wettbewerbsforderung, den Karl-Marx-Platz als politisches und kulturelles Zentrum, den Hauptbahnhofsvorplatz als Schwerpunkt des Fremdenverkehrs, die Umgebung des Neuen Rathauses als Zentrum der Verwaltung und die Umgebung der bestehenden Banken (Deutsche Notenbank und Sparkasse) als Schwerpunkte des wirtschaftlichen Lebens zu entwickeln und darauf zu achten, dass eine zusätzliche Konzentration kultureller Einrichtungen im Bezirk um das Dimitroff-Museum, das frühere Reichsgericht, zu erwarten ist. Den Wettbewerbsteilnehmern wurde aufgegeben, am Ring oder in seiner näheren Umgebung ein Schauspielhaus sowie ein Operettentheater mit je 800 bis 1000 Plätzen, ein Variete mit ca. 1000 bis 1300 Plätzen, fünf Gaststätten, vier Cafés und ein Denkmal für die Kämpfer gegen den Faschismus vorzusehen. Der Karl-Marx-Platz wird als der zentrale Platz und der politische Mittelpunkt der Stadt bezeichnet, auf dem die Massendemon-

strationen der Bevölkerung stattfinden. Weiter besagt das Wettbewerbsprogramm, dass an diesem Platz die Universität und das Museum der bildenden Künste in der alten Form wiederaufgebaut werden sollen. Ihr Standort ist bindend, ebenso der des Opernhauses, das an der alten Stelle wieder errichtet wird. [...] Weiter wird zur Bedingung gemacht, im Umkreis des Neuen Rathauses an den Bau einer Bezirksverwaltung, an ein Verwaltungsgebäude der technischen Betriebe und ggfs. auch an andere Verwaltungsgebäude zu denken. Es wird gesagt, dass die katholische Probstei-Kirche zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Rudolphstraße in größerem Umfange an gleicher Stelle wieder aufgebaut werden soll.«<sup>9</sup>

Ein erster Preis wurde bei diesem Wettbewerb nicht vergeben. Dennoch brachten die preisgekrönten Entwürfe wertvolle Vorschläge und Anregungen für die Gestaltung der Ringmagistrale mit den städtebaulichen Schwerpunkten Friedrich-Engels-Platz, Hauptbahnhofsvorplatz, Karl-Marx-Platz (Augustusplatz) und die räumliche Fassung des Wilhelm-Leuschner-Platzes (Königsplatz).

Viele Diskussionen löste schon damals die städtebaulich-räumliche Gestaltung des Karl-Marx-Platzes, insbesondere auch wegen der verkehrstechnischen Fragen, aus. Die Führung des Ost-West-Verkehrs mitten über den Platz hatte schon immer die Platzwirkung beeinträchtigt. Ein konkretes Ergebnis dagegen brachte der Wettbewerb für den Roßplatz, wo unmittelbar danach mit der Projektierung und dem Bau der imposanten Wohnungsbauten als großangelegter Auftakt für den Wiederaufbau der Innenstadt begonnen wurde. Auch vom Beginn einer neuen städtebaulichen Epoche Leipzigs wurde nun gesprochen.

Zu den herausragenden Neubauten dieses Zeitabschnittes gehört zweifellos das Opernhaus (1955-1960, Architekt *Kunz Nierade*), mit dem die Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes zum zentralen Platz der Großstadt Leipzig eingeleitet wurde.

Bei der Betrachtung der Aufbauleistungen im Zeitraum von 1945 bis 1960 soll nicht unerwähnt bleiben, dass auf Initiative des Rates der Stadt Leipzig 1958 der Bevölkerung die *Pläne zum Nationalen Aufbauwerk* vorgestellt wurden, verbunden mit dem Aufruf zur Ableistung freiwilliger Aufbaustunden. Die Leipziger haben in dieser Zeit mit zahllosen Arbeitseinsätzen erhebliche Werte geschaffen und aktiv ihre Stadt mitgestaltet, besonders beim Anlegen von Grün- und Freiflächen, beim Bau der Parkbühne im Kulturpark Clara Zetkin, beim Bau des Sportforums/Zentralstadions u. a. Projekten.

Wurde in der Altstadt von 1945 bis 1960 relativ wenig neu gebaut, da die Wiederherstellung funktionstüchtiger Gebäude durch Reparaturen und der Bau von Provisorien Vorrang hatten, so sind in der gleichen Zeit am Ring und in Zentrumsnähe bemerkenswerte Wohnprojekte entstanden:

- 1950-51 entlang der Friedrich-Ludwig-Jahn-Allee die ersten fünfgeschossigen Wohnungsneubauten nach dem Krieg in einfacher Gestaltung mit Putzfassaden und teilweiser Verkleidung in Kalksandstein, mit 15 Läden im Erdgeschoss, Loggien und Erker in den Obergeschossen (Architekten: *Heinz Auspurg* und *Walter Lucas*),
- 1952-54 in der Windmühlenstraße die fünfgeschossigen Wohngebäude (Architekt *Adam Buchner* und Kollegen), wobei besonders die Verwendung des roten Rochlitzer Porphyrs die Architektur bestimmt),

<sup>9</sup> Kunz Nierade: Der Wettbewerb für die städtebauliche Gestaltung des Promenadenrings in Leipzig. In: Deutsche Architektur 2(1953)6. S. 278-284.

- 1953-56 am Rosßplatz die sieben- bis neungeschossigen Wohnhäuser mit dem Ringcafé, im Stil der Nationalen Tradition gestaltet (Architekt *Rudolf Rohrer* und Kollegen – siehe Bild 5.7).

Auch der weltweit bekannte Leipziger Hauptbahnhof mit seinen 26 Bahnsteigen, dem 298 m langen Empfangsgebäude, den zwei repräsentativen Hallen und Wartesälen, in den Jahren 1902-1915 nach Plänen der Architekten *William Lossow* und *Max Hans Kühne* erbaut, wurde von 1955 bis 1965 – gleichsam als Symbol des Aufbauwillens der Messestädter – wieder aufgebaut. Der größte Kopf- und Personenbahnhof Europas war nach der Rekonstruktion der Eingangshallen, Bahnsteighallen und des Querbahnsteiges wieder voll funktionsfähig. Auch für die wachsende Internationalität der Leipziger Messe war das von großer Bedeutung.



Bild 5.7: Ringbebauung Rosßplatz / Objekte des Nationalen Aufbauprogramms.  
(Quelle: Deutsche Architektur 4(1955)3, S. 101 und 4(1955)12, S. 539)

Von besonderem Interesse für die Stadtentwicklung dieser Zeit waren die zentralen Bauten außerhalb des Stadtzentrums, die in architektonischer Gestaltung, Größe und Bedeutung weit über Leipzig hinaus bekannt wurden:

- das Sportforum mit dem Schwimmstadion 1951/52 (Architekt *Karl Souradny* und Kollegen),
- das Zentralstadion der Hunderttausend, 1956 zum II. Deutschen Turn- und Sportfest eingeweiht (Architekt *Karl Souradny* und Kollegen),
- die Deutsche Hochschule für Körperkultur und Sport 1954-1962 (Architekten *Hanns Hopp* und *Kunz Nierade*),
- Bauten auf dem Gelände der Technischen Messe,
- Universitätsneubauten in der Liebigstraße,
- der Erweiterungsbau der Deutschen Bücherei und andere Bauten im Stadtgebiet.

Inzwischen gab es auch innerhalb des Zentrums eine rege Bautätigkeit. 1960 war in einem Artikel des damaligen Stadtbaudirektors von Leipzig, *Walter Lucas*, zu lesen: »Nach diesem Plan [Aufbauplan von 1949 – d. A.] wurde zehn Jahre lang im Stadtzentrum gebaut. Eine große Zahl ausgebrannter oder teilzerstörter Büro-, Geschäfts- und Messehäuser, Kaufhäuser und Hotels konnten wieder auf- oder ausgebaut und der alten Nutzung zugeführt werden. Rathaus und Thomaskirchturm, Altes Rathaus, Alte Handelsbörse und wertvolle Bürgerbauten der Vergangenheit entstanden mit Unterstützung der Denkmalpflege in ihrer alten Schönheit. Als Bauwerk, das zugleich die Neugestaltung der Bebauung des Zentralen Platzes einleitet, geht die neue Oper ihrer Vollendung entgegen. Alle diese Bauten und städtebaulichen Maßnahmen der ersten zehn Jahre stellen eine beachtliche Leistung dar. Das Bild der Innenstadt ist freundlicher geworden. [...]

Dennoch hat sie nicht vermocht, den Gesamteindruck des zerstörten Stadtkerns entscheidend zu verändern [...] und das in der Innenstadt Geschaffene ist auch nicht wirklich Ausdruck seiner Bauleistungen. Leipzig hat viel in den letzten zehn Jahren gebaut, aber es wurde zu wenig im Zentrum gebaut.«<sup>10</sup>

Diese Einschätzung von *Lucas* war zutreffend. Sie war Auftakt für den Beginn einer neuen konzeptionellen Planung der Innenstadt, die bei prinzipieller Erhaltung des Straßennetzes und der Grundstruktur erheblich von der Satzung und dem Aufbauplan von 1949 abwich und weitgehend die räumliche Gestaltung, die Wiederherstellung der historischen Raumwirkung durch die früheren Baufluchtlinien aufgab.

### *Plandokumente 1958/59*

Der Umfang der großen Flächenzerstörungen in der Innenstadt und die knappen finanziellen und materiellen Mittel führten neben dem historischen Wiederaufbaukonzept auch zu neuen Ideen und Planungsvorstellungen mit weitreichenden strukturellen Veränderungen der Zentrumskonzeption. Beispiele dafür sind die Neutrassierung des Westabschnittes des Ringes und zahlreiche Flachbauten im Stadtkern, wie im *Perspektivplan des Endzustandes des Stadtzentrums* (1958/1959)<sup>11</sup> dargestellt (siehe Bild 5.8).

10 Walter Lucas: 10 Jahre Aufbau im Stadtzentrum. In: Deutsche Architektur. 9(1960)9. S. 469-478.

11 Perspektivplan des Endzustandes 1959. In: Deutsche Architektur. 9(1960)9. S. 475.

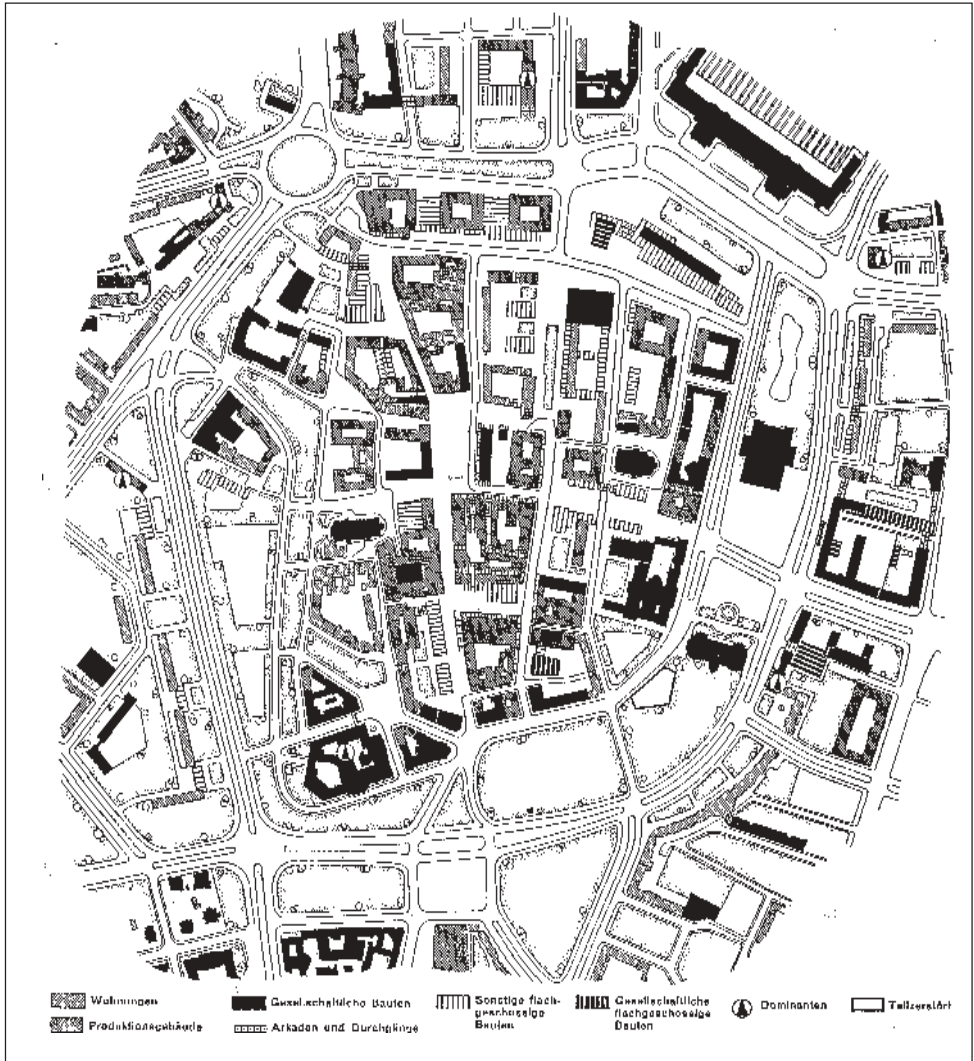


Bild 5.8: Perspektivplan des Endzustandes des Stadtzentrums mit den Dominanten. 1959.  
 (Quelle: Deutsche Architektur 1960. S. 475 / Stadtbauamt Leipzig)

Der als *Perspektivplan des Endzustandes mit den Dominanten des Stadtzentrums* bezeichnete Plan sollte die Zukunft der sozialistischen Entwicklung Leipzigs in Plandokumenten darstellen. In einer Ausstellung wurde der Leipziger Bevölkerung ein neues Modell des Stadtzentrums vorgestellt. In den Fachgremien des Architektenverbandes (BDA)<sup>12</sup> wurde viel diskutiert. Dieses Modell war für mich persönlich eine erste und ernste Herausforderung zu einer Auseinandersetzung mit der Leipziger Stadtplanung.

<sup>12</sup> Bund Deutscher Architekten, ab 1971 Bund der Architekten der DDR (BdA/DDR).



Zu den Plandokumenten von 1958/59 gehören auch der *Plan des Zustandes des Zentrums im Jahre 1959* und der *Bauablaufplan bis zum Jahre 1965*. Mit diesen Plänen wurde eine Analyse der Situation im Stadtzentrum vorgenommen und die Zielstellung für die Fertigstellung einiger wichtiger Bauvorhaben bis zur 800-Jahr-Feier der Stadt Leipzig und der Leipziger Messe im Jahre 1965 vorbereitet.

Erstmalig wurde im *Bauablaufplan bis 1965* bereits im Jahre 1959 eine *Standortveränderung der Universitätskirche* vorgesehen. Die spätgotische Hallenkirche sollte mittels moderner Technik von der Platzfront in westlicher Richtung bis zur Universitätsstraße *verschoben* werden. Dieses Vorhaben war von vielen Experten und engagierten Leipziger Bürgern von Beginn an äußerst skeptisch verfolgt und kritisch bewertet worden. Dass diese Planspiele bereits die zehn Jahre später erfolgte Sprengung der Kirche sukzessive vorbereiteten, war und bleibt ein gesellschaftspolitisches Desaster für Leipzig.

Einige Bemerkungen und Überlegungen zu dem sogenannten *Perspektivplan des Endzustandes des Stadtzentrums von 1958/59*: Es klingt vermessen, vom *Endzustand* eines sich ständig entwickelnden und unter spezifischen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedingungen verändernden Stadtorganismus zu sprechen, wengleich jede Stadtplanung einen mittel- und langfristigen Planungshorizont, also eine Zielplanung, haben muss. Bezogen auf die Zentrumskonzeption von 1958/59 (siehe Bild 5.8) kann man die Vorstellung von einer abschließenden städtebaulichen und architektonischen Gestaltung der historischen Innenstadt nicht teilen. In vielen Bereichen wurde die Wiederherstellung der alten Straßen- und Baufluchten preisgegeben (z. B. Brühl, Reichsstraße, Grimmaische Straße, zum Teil Hainstraße, Petersstraße). Eine große Zahl von flachgeschossigen Bauten in fast allen Straßenzügen hätte die Raumwirkung völlig verändert. Wäre diese Planung vollständig realisiert worden, hätte kein Mensch das historische Leipzig je wiedererkennen können.

Die politischen Hintergründe und die Beschlüsse des Politbüros des ZK der SED von 1958 und 1959, die ausdrücklich breitere Straßen und Auflockerung im Stadtzentrum sowie die sozialistische Neugestaltung des Karl-Marx-Platzes forderten, sind sehr gründlich von *Christian Winter* analysiert und dargestellt worden<sup>13</sup>.

## 5.2. Die 800-Jahr-Feier der Stadt und die Bauten der 60er Jahre im Stadtzentrum

Im Zeitabschnitt 1960-1970 wurde auf der Grundlage der Planungen von 1958/59 geradezu euphorisch projiziert und gebaut. Mit der Zielstellung, bis zur 800-Jahr-Feier von Stadt und Messe im Jahr 1965 auch dem Stadtzentrum ein modernes Gepräge zu geben, hatte man beträchtliche finanzielle und materielle Mittel gefordert und bereitgestellt. Der *Aufbau der Leipziger Innenstadt* wurde zur gesellschaftspolitischen Priorität erklärt; Bau-schaffende, Ingenieure und Architekten realisierten in dieser Dekade folgende Objekte:

- 1959-60: zehngeschossiger Wohnungsbau Schillerstraße / Ecke Universitätsstraße, Läden im Erdgeschoss, 100 Kleinwohnungen, als städtebauliche Dominante zum Ring konzipiert (Architekten *Berthold Schneider*, *Gottfried Kurze*),

<sup>13</sup> Siehe Christian Winter: Gewalt gegen Geschichte. Der Weg zur Sprengung der Universitätskirche. Leipzig 1998. S. 28-46 und Bilder auf S. 31, 49, 143.

- 1960-63: Wohnungsbau Burgstraße mit Läden und Kindergarten (Architekten *Frieder Gebhardt, Hans-Joachim Dreßler*),
- 1960-62: Wohnbauten am Georgiring (Architekt *Horst Krantz*),
- 1961-64: Hauptpostamt am Karl-Marx-Platz (Architekten *Kurt Nowotny, Hermann Lucke, Peter Wallich*),
- 1961-63: Messehaus am Markt (Architekten *Frieder Gebhardt, Rainer Vollschwitz*),
- 1962-64: Wohnblock am Markt/Salzgässchen/Reichsstraße/Katharinenstraße (Architekten *Heinrich Göller, Klaus Poller*),
- 1963-65: Messeamt am Markt, 2001 abgerissen (Architekten *Rudolf Rohrer, Rudolf Skoda*),
- 1963-65: Interhotel *Zum Löwen* (Architekten *Peter Dick, Siegfried Petzold*),
- 1963-65 Interhotel *Am Ring*, später *Deutschland*, jetzt *Mercure* (Architekten *Hellmut Ullmann, Wolfgang Scheibe* u. a.),
- 1963-65: Interhotel *Stadt Leipzig*, 1992 abgerissen (Architekt *Manfred Böhme* und Kollegen),
- 1963-65: Studentenwohnheim Goethestraße (Architekt *Horst Krantz*),
- 1965-66: Interpelzgebäude am Brühl (Architekten *Wolfgang Schreiner, Günther Seltz*),
- 1966-68: Wohnbauten Brühl / Richard-Wagner-Straße (Architekten *Wolfgang Müller, Horst Krantz, Günther Gehrhardt, Hubertus Berger*) und Rekonstruktion/Erweiterung des Warenhauses »Konsument« am Brühl (Architekten *Günter Walther, Manfred Böhme, Peter Dick, Siegfried Kurth, Wolfgang Bräter, Erich Winzer*),
- 1967-69: Bürogebäude Grimmaische Straße / Ritterstraße (Architekt *Volker Sieg*),
- 1969: Sachsenplatz (Architekten *Ambros G. Gross, Dieter Wellner, Wilfried Meisel* u. a.) und Leipzig-Information, inzwischen abgerissen (Architekten *Horst Krantz, Hans Grossmann, Klaus Burtzik*). (Siehe Bild 5.9).

Ausgangspunkt für die neue Planung des Zentrums war nach den Planungsdokumenten von 1959 nun nicht mehr vorrangig der alte Bestand, seine Ergänzung und Sanierung, sondern das *Neue*. Die Neubauten sollten die künftige Entwicklung bestimmen. Das *Alte* sollte sich einordnen oder, wenn nötig, auch *Platz machen*, d. h. auch die Abrisswelle war Bestandteil dieser Stadtplanung.

Nach *Lucas* galten folgende Grundsätze für die neue Planung des Stadtzentrums:

»Sie soll etwas Neues schaffen, der künftigen Entwicklung Rechnung tragen. Sie nimmt die 800-jährige Stadtentwicklung als Gegebenheit. Sie will wertvollen Bestand und fortschrittliche Traditionen, die das Gesicht der Stadt ausmachen, erhalten und weiterentwickeln. Ausgangspunkt ist die sozialistische Entwicklung, und was an Werten besteht, ist entsprechend zu nutzen und einzuordnen... Bei der Entwicklung neuer Gedanken, vor allem, wo große zerstörte Flächen weiträumig bebaut werden sollen, wird sofort spürbar, ob die Neugestaltung sich organisch einfügt oder ob die Einheit des Stadtkerns verloren geht und die Stadt Gefahr läuft, ihr einmaliges individuelles Antlitz zu verlieren. Der sozialistische Städtebau will keine Allerweltsstadt! Die Leipziger Altstadt ist ein historisches Produkt, das weiter lebt, indem wir Inhalt und Form auf dem Wege der sozialistischen Entwicklung wandeln. Die Leistungen der Vergangenheit sind in ihrem wertvollen Bestand zu erhalten und in das gegenwärtige und künftige Leben einzubeziehen. Diese Verpflichtung besteht um so mehr, als ihn der Krieg dezimierte und das 19. Jahrhun-

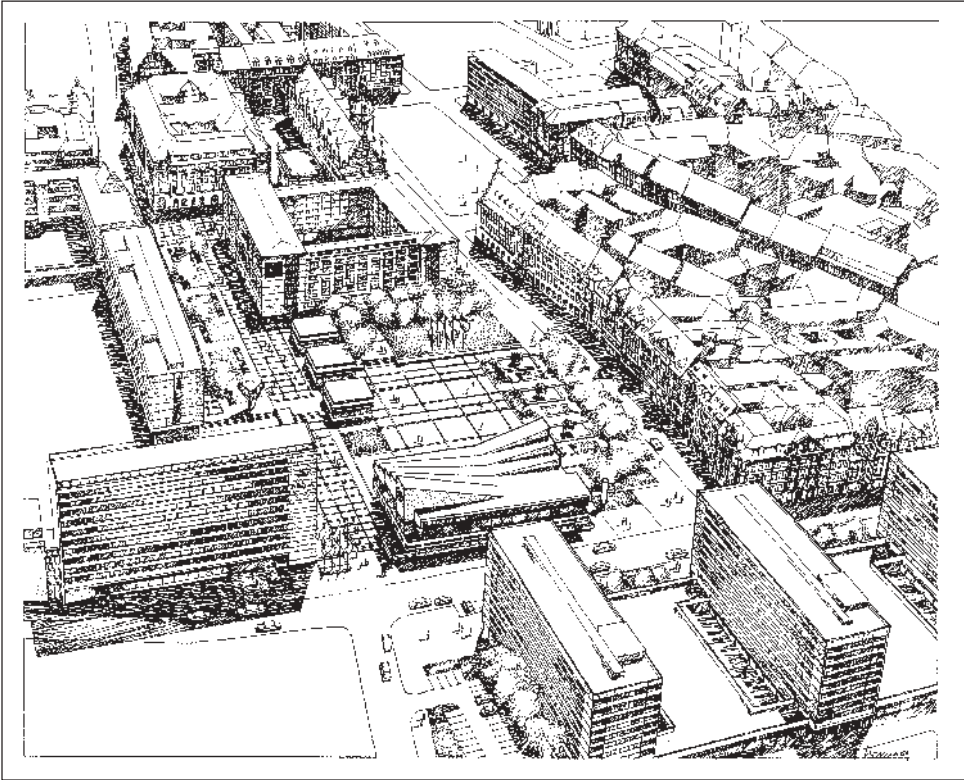


Bild 5.9: Sachsenplatz. Provisorische Gestaltung (1969) als Festplatz.  
(Zeichnung: Hans-Dieter Wellner)

dert aus kapitalistischem Profitinteresse viele bedeutende Bauwerke beseitigt hatte. Das noch Vorhandene wird jetzt von der Denkmalpflege sorgfältig erfasst [...].<sup>14</sup>

Weiter heißt es:

»Die Programmstellung für den Aufbau des Stadtzentrums ist nur von der Planung der gesamten Stadt her zu entwickeln. Und es wird noch längerer Zeit bedürfen, bis die Organisation der neuen sozialistischen Stadt durchdacht ist. Ein anderes Problem besteht darin, dass die bedeutendsten Gebäude an städtebaulichen Schwerpunkten ihren Platz finden müssen. Gerade an solchen Schwerpunkten möchte man aber bald zu einem geschlossenen Stadtbild kommen!

*So besteht die Versuchung, die freie Fläche nicht für den richtigen Nutzer freizuhalten, sondern irgendwie zu besetzen, wenn ein Bauwerk anderer Nutzung leichter festzulegen ist. Erfreulicherweise setzt sich die richtige Erkenntnis mehr und mehr durch, lieber nichts zu bauen, als einen Platz ohne Rücksicht auf weitere Perspektiven mit einem falschen Gebäude zu belegen, das dann hindernd im Wege steht. Der Leipziger Plan sieht eine ganze Reihe solcher Freiflächen vor, die einstweilen begrünt werden oder als Parkplatz dienen.*

14 Walter Lucas: 10 Jahre Aufbau im Stadtzentrum. In: Deutsche Architektur. 9(1960)9. S. 469-478.

Zu den bedeutendsten Anliegern der Innenstadt gehören infolge der geschichtlichen Entwicklung die Messe und die Karl-Marx-Universität. Es war durchaus zu fragen, ob die Messe nach der starken Zerstörung ihrer Einrichtungen überhaupt im Zentrum verbleiben oder ein eigenes Gelände [...] am Stadtrand erhalten sollte. Abgesehen davon, dass für die Technische Messe im Südostgebiet unserer Stadt kaum noch neues Bauland zur Verfügung steht, entschieden sich alle Stellen des zuständigen Ministeriums, der Kammer für Außenhandel und des Leipziger Messeamtes für die Fortsetzung der Tradition, also für die Konzentration der Messeverwaltung und der Messehäuser im Stadtzentrum. [...]

Die Karl-Marx-Universität vertritt neuerdings ihre Interessen wieder am Standort ihres früheren Hauptgebäudes, des Augusteums am Karl-Marx-Platz, plädiert aber wegen seiner begrenzten Größe nicht für einen Ausbau des teilzerstörten Gebäudes, sondern für die Schaffung eines neuen großen Komplexes bis zur Universitätsstraße und darüber hinaus.

Viel diskutiert wurde der Bau von Wohnungen im Stadtzentrum. In Leipzig werden nur in beschränktem Umfang Wohnungen im Zentrum gebaut; sie sind auf wenige Standorte, die abseits der Hauptgeschäftsstraßen liegen, und auf kleine zentralbeheizte Wohnbereiche von 1-2 Zimmern beschränkt, um Kinder nach Möglichkeit nicht im Zentrum aufwachsen zu lassen.

Eindeutige Zustimmung gibt es zu der neuen Planung in bezug auf die Großzügigkeit des Ringes. Seiner dreifachen Funktion als repräsentative Magistrale, Verkehrssammler und Grüngürtel kann er nur entsprechen, wenn er allseitig die entsprechende Breite aufweist [...] und an die Stelle des westlichen, in scharfer Kurve geführten Dittrichringes soll eine neue Verkehrsstraße in zügiger Führung und erforderlicher Breite das Stadtzentrum im Westen umgehen. [...]

Städtebaulicher Höhepunkt der Ring-Magistrale wird der Karl-Marx-Platz sein. Seine Nordseite wird beherrscht vom soeben fertiggestellten Opernhaus. Als Gegenstück zur Westseite wird die Ostseite mit den Neubauten der Hauptpost und des Hauses der Kunst und Wissenschaft das neue sozialistische Leipzig repräsentieren.

Zur Planung des städtischen Nahverkehrs gab es zu diesem Zeitpunkt noch keine definitiven Vorstellungen. Die Ideen reichten vom weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes mit neuen Wagentypen, einem möglichen Ersatz der Straßenbahn durch O-Bus-Betrieb bis zu einer Unterpflasterbahn mitten durch das Stadtzentrum. Die Altstadt innerhalb des Ringes sollte schon in dieser Planung weitgehend vom Fahrverkehr freigehalten werden.

Diese Aufbauplanung Leipziger Innenstadt war die Arbeitsgrundlage für weitere städtebauliche Untersuchungen und Projekte.<sup>15</sup>

Neben progressiven Vorstellungen für die Stadtentwicklung gab es auch Schwachpunkte und negative Aspekte in dieser Planung, waren die Sofortmaßnahmen zum Abbruch von störender Altbausubstanz im Stadtzentrum völlig überzogen, zumal eine Reihe von betroffenen Gebäuden weder störend noch zerstört war, einige wertvolle *Teilruinen* bei gewissenhafter Sicherung sehr wohl hätten gerettet werden können. Zu diesen Bauwerken gehörten z. B. der Universitätskomplex, insbesondere Augusteum und Albertinum, die Johanniskirche, das Neue Gewandhaus (Neues Concerthaus, Grassistraße), das Museum der Bildenden Künste am Augustusplatz, Deutrichs Hof in der Reichsstraße, eine Anzahl teilzerstörter Gebäude am Brühl und in der Katharinenstraße.

15 Ebenda. Hervorhebung im Original.

Obwohl in den 60er Jahren viel gebaut worden war, blieben einige Schwerpunkte der Innenstadt wie der Karl-Marx-Platz, die Universitätsbauten und das Bildermuseum, der Hauptbahnhofsvorplatz und der Nordring, der Friedrich-Engels-Platz (jetzt Goedelerring) und Teile der Ring-Magistrale noch immer städtebaulich und gestalterisch ungeklärt bzw. unentschieden. Streng vertrauliche Variantenuntersuchungen zur West- und Südseite des Karl-Marx-Platzes und Architektenwettbewerbe sollten Lösungen bringen.

Indessen wuchs die Kritik an dem insgesamt unbefriedigenden Zustand des Stadtzentrums, was im August 1967 schließlich auch zu personellen Konsequenzen führte, zur Ablösung des damaligen Stadtrates für Bauwesen und des Stadtarchitekten.

In einem Ratsbeschluss vom 6. September 1967 wurde dann auch festgestellt (vorausgegangen war eine Beratung des Ersten Sekretärs der SED-Bezirksleitung, *Paul Fröhlich*, mit den Mitgliedern des Rates der Stadt am 21.8.1967): »Die konsequente Festlegung der übergeordneten Partei- und Staatsorgane, das Stadtzentrum so zu planen und zu projektieren, dass die Entwicklung Leipzigs zur sozialistischen Großstadt, als politisches Zentrum des Bezirkes und entsprechend seiner Bedeutung als internationale Messestadt zur Geltung kommen, wurde nicht Ausgangspunkt für eine auf diesen Schwerpunkt ausgerichtete Planung des Baugeschehens nach dem Grundsatz, von innen nach außen zu bauen. Fehlende Konzeptionen auf dem Gebiet der komplexen sozialistischen Rationalisierung, der Entwicklung der modernen Technik und der Baustoffe, des Neuererwesens, der Gemeinschaftsarbeit, nicht vorhandene Baufreiheit, [...] übertriebener Denkmalschutz beweisen das.« Und weiter heißt es in diesem Beschluss: »Der Aufbau des Stadtzentrums erfordert für die komplexe Fertigstellung beschlossener Ensembles die Beseitigung von Altgebäuden und Teilruinen [...]«.<sup>16</sup>

Ein neues städtebauliches Konzept für die Entwicklung der Großstadt als internationale Messestadt, für ein attraktives Stadtzentrum und einen großzügigen zentralen Bereich wurde gefordert. Im Jahr 1968 wurden diverse Beschlüsse und Entscheidungen für die städtebauliche Gestaltung des Karl-Marx-Platzes (Augustusplatz), des Promenadenringes mit den Hochhausdominanten und der Messemagistrale, einschließlich des Bayrischen Platzes, vorbereitet und getroffen.

Bevor die Planungen und Beschlüsse der Stadt Leipzig in den 70er Jahren ausführlich abgehandelt werden, soll ergänzend eine Initiative des Bundes Deutscher Architekten der Bezirksgruppe Leipzig vom 25. Januar 1967 erwähnt werden. Eine Arbeitsgruppe (*Scheibe, Gross, Auspurg, Gebhardt*) führte eine Befragung namhafter Leipziger Architekten zu den damals aktuellen Problemen der Planung und Gestaltung des Stadtzentrums sowie des Wohnungsbaus durch. Das Ergebnis der Umfrage mit kritischen und bemerkenswerten Vorschlägen für die Stadtplanung wurde in einer achtzehn Seiten umfassenden Auswertung vom Stadtbauamt der SED-Bezirksleitung mit dem Hinweis übergeben, dass es sich um einen ersten Schritt einer geplanten Architekturanalyse handelt und die Leipziger Architekten mit ihren vielfältigen Anregungen in den weiteren Planungs- und Wiederaufbauprozess einbezogen werden sollten.

<sup>16</sup> Rat der Stadt Leipzig, Ratsbeschluss vom 6.9.1967.



### 5.3. Die Entscheidungen des Jahres 1968 zur weiteren Gestaltung des Stadtzentrums in den siebziger Jahren

#### *Karl-Marx-Platz*

Die Universität war infolge der Kriegseinwirkungen mit ihren Fakultäten und Instituten in der Innenstadt und im zentralen Bereich der Stadt auch 20 Jahre nach dem Krieg zersplittert und zum Teil noch immer in Provisorien untergebracht. Am historischen Standort der 1409 gegründeten Leipziger Universität waren die Gebäude Augusteum, Albertinum, Paulinum, Bornerianum, Mauricianum und Fridericianum total oder teilweise zerstört, die erhaltenen Gebäudeteile waren nicht voll nutzbar. Die spätgotische Hallenkirche der Universität, die Paulinerkirche, war von den Zerstörungen des Krieges verschont geblieben. Der traditionelle Standort der Universität zwischen dem Karl-Marx-Platz (Augustusplatz) und der Universitätsstraße sollte auch in der weiteren Stadtentwicklung beibehalten werden.

Sowohl die Leitung der Universität als auch die politischen und staatlichen Institutionen forderten eine Konzentration wichtiger Einrichtungen am historischen Standort durch einen Neubau. Mit umfangreichen Programmforderungen wurde die Repräsentation der Universität in einem neuen *Zentralen Komplex am traditionellen Standort* seit 1965 als Aufgabenstellung für städtebauliche Studien vorgegeben, die schließlich als Grundlage für den Architektenwettbewerb im Frühjahr 1968 dienten. Am 24. Mai 1968 titelte die Zeitung Neues Deutschland in einem ganzseitigen Beitrag »Wir bereiten den 20. Jahrestag der DDR vor«: »Sozialistische Renaissance im Herzen von Leipzig«<sup>17</sup> und »Zeugnisse der Größe und Schönheit unserer Zeit«<sup>18</sup>. Was war damit gemeint? Der Öffentlichkeit wurden darin die damals als *zentrumsbestimmend* bezeichneten Objekte vorgestellt, mit denen die Neugestaltung des Stadtzentrums in die entscheidende Phase kommen sollte. Es ging um die endgültige Gestaltung des Karl-Marx-Platzes als politisch-kulturelles Zentrum mit einer beherrschenden Hochhausdominante, dem Universitätshochhaus (142 m) – vom Entwurfsverfasser *Hermann Henselmann* als *semantisches* Symbol der Stadt bezeichnet.

Auch die Leipziger Volkszeitung informierte in einer bilderreichen Sonderbeilage am 24. Mai 1968 unter der Überschrift »Mach mit für Dein Leipzig, das Dir am Herzen liegt« ausführlich über die geplanten Bauvorhaben der Messestadt. Mit der Schlagzeile »Aus vollem Herzen für das neue Leipzig« wurde berichtet, dass die Stadtverordneten in der 15. Tagung die *Perspektivkonzeption der Stadt bis 1970 und den beschleunigten Aufbau des Zentrums bis 1973* bestätigt hatten<sup>19</sup>. Mit nur einer Gegenstimme und einer Stimmenthaltung wurden damit am 23. Mai 1968 der weitere Aufbau des Stadtzentrums und der neue Universitätskomplex ohne Universitätskirche beschlossen.

In seiner Rede in der Stadtverordnetenversammlung hatte sich Oberbürgermeister *Walter Kresse* enthusiastisch für das geplante städtebaulich-architektonische Ensemble

17 Hans Schulze in »Neues Deutschland« vom 24.5.1968.

18 Helmut Röttsch [Generaldirektor der Deutschen Bücherei zu Leipzig] in »Neues Deutschland« vom 24.5.1968.

19 Redaktioneller Artikel und Sonderbeilage über die Pläne zur weiteren Gestaltung des Stadtzentrums. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 24.5.1968.



der Karl-Marx-Universität und die 25-geschossigen Hochhausdominanten am Ring ausgesprochen, sich aber auch »[...] energisch gegen Versuche einiger Kirchenvertreter, Sachentscheidungen zu politischen Entscheidungen ummünzen zu wollen und gegen staatliche Organe und ihre Beschlüsse vorzugehen, verwahrt.«<sup>20</sup> Nachdrücklich erklärte der Oberbürgermeister, dass solchen Machenschaften alle Mittel der Gesetzlichkeit entgegengestellt werden. So war das also: Sachentscheidungen kontra politische Entscheidungen? Die Dinge wurden auf den Kopf gestellt.

Obwohl von der *traditionsreichen Stätte der Universität* am Standort Karl-Marx-Platz gesprochen wurde, war kein Wort über die Vorgeschichte der Planungen und Wettbewerbe bzw. über die von der SED-Führung längst beschlossene Beseitigung der Universitätskirche zu lesen. Kritische Meinungen der Experten und Bürger zu den fatalen politischen Entscheidungen über die Universitätskirche wurden nicht veröffentlicht. Eine Allianz von Gegnern der Kirchenzerstörung konnte sich kaum formieren.

### *Neubau der Universität*

Die Beschlüsse der Leipziger Stadtverordnetenversammlung vom 23. Mai 1968 zur städtebaulichen und architektonischen Grundkonzeption der Universität hatten ihre Vorgeschichte in den Studien und Untersuchungen zur Bebauung der Süd- und Westseite des Karl-Marx-Platzes, die in den Jahren 1965/67 hinter verschlossenen Türen erfolgten sowie in dem Ideenwettbewerb Karl-Marx-Platz/Universität im Frühjahr 1968. Im Ergebnis der geheimen Untersuchungen von 1965 bis 1967 wurden drei Planungsvarianten ausgearbeitet und den politischen und staatlichen Gremien vorgelegt:

1. Erhaltung und Ergänzung der vorhandenen Bausubstanz,
2. Erhaltung der Paulinerkirche (Universitätskirche), Abbruch der restlichen Bebauung, Neubau eines stark gegliederten, differenzierten Baukörpers,
3. komplette Beseitigung der vorhandenen Bebauung (inklusive Universitätskirche) und Neubau der Universität.

In der Textdarstellung zu den o. g. Varianten vom 1. Oktober 1965 heißt es u. a.:

»Untersuchungsergebnisse Stand September 1965 – Folgende Lösungen wurden weiterbearbeitet:

1. Völliger Abbruch der Altbausubstanz und Neubebauung mit Universitätszentrum als Kompaktbau und einem 97 m hohen Hochhaus mit Y-förmigem Grundriss.

Diese Lösung bietet für die Erfüllung des geforderten Programmes Universitätszentrum die maximale Ausnutzung der Fläche und der stadtechnischen Versorgungsmöglichkeiten durch die Schaffung einer maximalen Zahl von Arbeitsplätzen sowie für die städtebaulich-architektonische Gestaltung optimale Voraussetzungen.

Problematisch, aber nicht ausschlaggebend, ist der *Abbruch der Universitätskirche*. Das in Verbindung mit dieser Lösung stehende Y-Hochhaus kann frühestens 1970 begonnen werden. Die Aufgabenstellung ist abgeschlossen. [...]

1 a) Gestaltung wie 1 unter Erhaltung der wichtigsten Teile der Universitätskirche und Einbeziehung dieser Teile unter völliger Veränderung der äußeren Gestaltung und Nutzungsänderung in das Universitätszentrum. Voruntersuchung über den Einbau der

<sup>20</sup> Bericht über die 15. Tagung der Stadtverordneten. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 24.5.1968. S. 1.

Kirche ohne Veränderung der Außengestaltung schränken die Höhe der Universität auf ca. 20 m ein.

Eine solche Lösung schränkt die Möglichkeiten einer optimalen Erfüllung der Programme ein. Eine Reduzierung des Kostenaufwandes ist nicht möglich. Bei der Baudurchführung ergeben sich Erschwernisse durch komplizierte Anbindungen an die vorhandene Substanz.

2. Gestaltung der Westseite ohne Hochhaus, sonst wie vor (1 und 1 a).

Diese Lösung bringt gegenüber einer Gestaltung mit Hochhaus keine qualitativ neue oder höhere städtebauliche Aussage und lässt deshalb die Eingriffe in die Altbausubstanz fragwürdig erscheinen. Unter diesen Umständen liegt die Erhaltung der Altbausubstanz nah und der Ausbau der teilzerstörten Universität in historischer Form. Damit kann die Programmforderung der Universität nur zu geringen Teilen erfüllt werden.

Bei der Beseitigung der Altbausubstanz und auch bei der Einbeziehung der Universitätskirche in das Universitätszentrum ist die Frage der Bereitstellung von Ersatzraum zu erörtern bzw. zu lösen. [...]

Für die weitere Planung des Gesamtvorhabens ›Aufbau Westseite Karl-Marx-Platz‹ [...] ist eine umgehende Klärung und Bestätigung der städtebaulichen Lösung notwendig. Zur Erläuterung der o. g. Ausführungen liegen umfangreiche zeichnerische Unterlagen vor.«<sup>21</sup>

Diese Untersuchungsergebnisse waren vom damaligen Stadtarchitekten *Helmut Ullmann* und dem Stadtrat für Bauwesen *Wolfgang Geißler* unterzeichnet.

### *Der städtebauliche Wettbewerb Karl-Marx-Platz 1968*

Ob nach Vorliegen der o. g. Untersuchungsergebnisse von 1965/67 mit dem städtebaulichen Wettbewerb im Frühjahr 1968 tatsächlich noch einmal der Versuch unternommen werden sollte, die Universitätskirche zu erhalten, in einen Universitätsneubau sinnvoll einzubeziehen und für die Universität zu nutzen, darf rückblickend eher bezweifelt werden. In der Wettbewerbsausschreibung gab es keine Vorgabe, die Kirche zu beseitigen. Aus meiner persönlichen Erfahrung sowie den damals nach dem Wettbewerb u. a. mit *Hermann Henselmann* geführten Diskussionen meine ich, einschätzen zu können, dass durch die SED-Führung (*Ulbricht* und *Fröhlich*) die Beseitigung der alten Universität einschließlich der Universitätskirche bereits vor dem städtebaulichen Wettbewerb zur Neugestaltung des innerstädtischen Universitätsensembles beschlossen war und deshalb jeder Versuch, die Kirche nach dem Wettbewerb von 1968 in die geplante Bebauung zu integrieren, zum Scheitern verurteilt war. Ausführliche Belege dafür habe ich erst nach der Wende den in den Publikationen von *Löffler*<sup>22</sup>, *Rosner*<sup>23</sup> und *Winter*<sup>24</sup> zitierten Dokumenten aus diversen Archiven entnehmen können.

21 Der weitere Aufbau des Karl-Marx-Platzes. Schriftstück des Stadtrates für Bauwesen und des Stadtarchitekten vom 1.10.1965 zu den zeichnerischen Unterlagen Gestaltung der Westseite, Untersuchungsergebnisse Stand Sept. 1965. S. 10. Privatarchiv Horst Siegel.

22 Katrin Löffler: Die Zerstörung – Dokumente und Erinnerungen zum Fall der Universitätskirche Leipzig. Leipzig 1993.

23 Die Universitätskirche zu Leipzig – Dokumente einer Zerstörung. Hg.: Clemens Rosner. Leipzig 1992.

24 Christian Winter: Gewalt gegen Geschichte. A. a. O.

Im Frühjahr 1968 kam es nach der Auswertung des städtebaulichen Wettbewerbes zu fachlichen Meinungsverschiedenheiten zwischen den Architekten des BCA und den Vertretern der Bauakademie. Ein Erster Preis wurde nicht vergeben, weil die ohnehin fragwürdige und komplizierte Ziel- und Aufgabenstellung der Wettbewerbsausschreibung zu Erwartungen geführt hatte, die nicht erfüllbar waren. Zur Auswertung des Wettbewerbs sowie den Auseinandersetzungen zwischen den Verantwortlichen in Berlin und Leipzig sind im Buch von *Winter* wesentliche Fakten genannt<sup>25</sup>.

Aus den Abbildungen zum Wettbewerb 1968<sup>26</sup> ist zu erkennen, dass die Bebauungskonzeption für die Universität wesentliche Elemente aus den Entwürfen von *Hermann Henselmann* (Bauakademie der DDR zu Berlin) und *Werner Queck* (TU Dresden) entnahm. Der Wettbewerbsentwurf des Rostocker Architektenteams *Wolfgang Urbanski*, der auf der Erhaltung der Kirche basierte, wurde von mehreren Architekten im BCA unterstützt, hatte jedoch keine Chance auf Anerkennung (siehe Bild 5.10).

Die Architekten des BCA haben noch in letzter Minute versucht, die Kirche zu retten und in den Neubaukomplex so einzuordnen, dass die neugotische Fassade von *Arved Robbach* (1897) am Karl-Marx-Platz verdeckt würde. Ein Beispiel dafür ist die hier abgebildete Skizze von *Hans-Dietrich Wellner*, BCA (Bild 5.11).

Das Ergebnis des Wettbewerbes war fragwürdig. Proteste vieler Leipziger Bürger, Denkmalpfleger und Prominenter gegen die Beseitigung der Kirche waren ergebnislos. Im Interesse der damaligen Universitätsleitung zur *maximalen* Flächenausnutzung des Standortes und vor allem aber ideologisch motiviert, sollte die Kirche keinen Platz in dem neuen Universitätscampus haben, ebenso nicht der Hörsaal 40, der in den Erinnerungen vieler Nachkriegsstudenten legendäre Züge annahm und in dem u. a. der Romanist *Werner Kraus*, der Historiker *Walter Markov*, der Literaturgeschichtler *Hans Mayer* und der Philosoph *Ernst Bloch* ihre unvergessenen Vorlesungen hielten<sup>27</sup>.

Zu den brisanten Vorgängen und Ereignissen in jenen Tagen und Wochen, die zum Teil auch vertraulichen Charakter hatten und im Detail auch mir nicht bekannt waren, verweise ich auf den Beitrag von *Horst Siegel* in Teil II dieses Buches.

Fachliche Meinungsverschiedenheiten zu dem Bebauungskonzept zwischen dem BCA und der Bauakademie wurden durch politische Entscheidungen beendet. Durchgesetzt wurde, die Realisierung des umfangreichen Raumprogrammes der Universität ohne die Kirche zu planen. Leipziger Architekten wurden gemeinsam mit Vertretern der Bauakademie unter Leitung von *Hermann Henselmann* mit der Ausarbeitung der städtebaulichen und architektonischen *Grundkonzeption* des Universitätsneubaus beauftragt. Die Übernahme des Henselmannschen Wettbewerbsentwurfes für das Hochhaus und das Auditorium maximum war vermutlich von ihm selbst unter Nutzung seiner einflussreichen Beziehungen in Berlin und Leipzig erreicht worden.

Für die *Grundkonzeption* (siehe Bild 5.12) waren als Autoren verantwortlich: *Hermann Henselmann*, Bauakademie der DDR; *Horst Siegel*, Chefarchitekt der Stadt Leipzig; *Ambros G. Gross*, BCA; *Helmut Ullmann*, VE Baukombinat Leipzig. Für die Entwurfs- und Ausführungsbearbeitung waren verantwortlich: *Helmut Ullmann*, Komplexarchitekt

25 Ebenda. S. 158-178.

26 Ebenda. S. 169-171.

27 Siehe auch Gerhard Zwerenz: Kirche gesprengt. Hörsaal verschwunden. In: Ernst Bloch zum 25. Todestag. Hg.: Rosa-Luxemburg-Stiftung Sachsen e. V. Leipzig 2002. S. 33ff.



Bild 5.10: Wettbewerb Karl-Marx-Platz/Universität (1968). Entwurf Wolfgang Urbanski und Mitarbeiter. Rostock.  
(Quelle: Büro des Chefarchitekten Leipzig, 1968.)

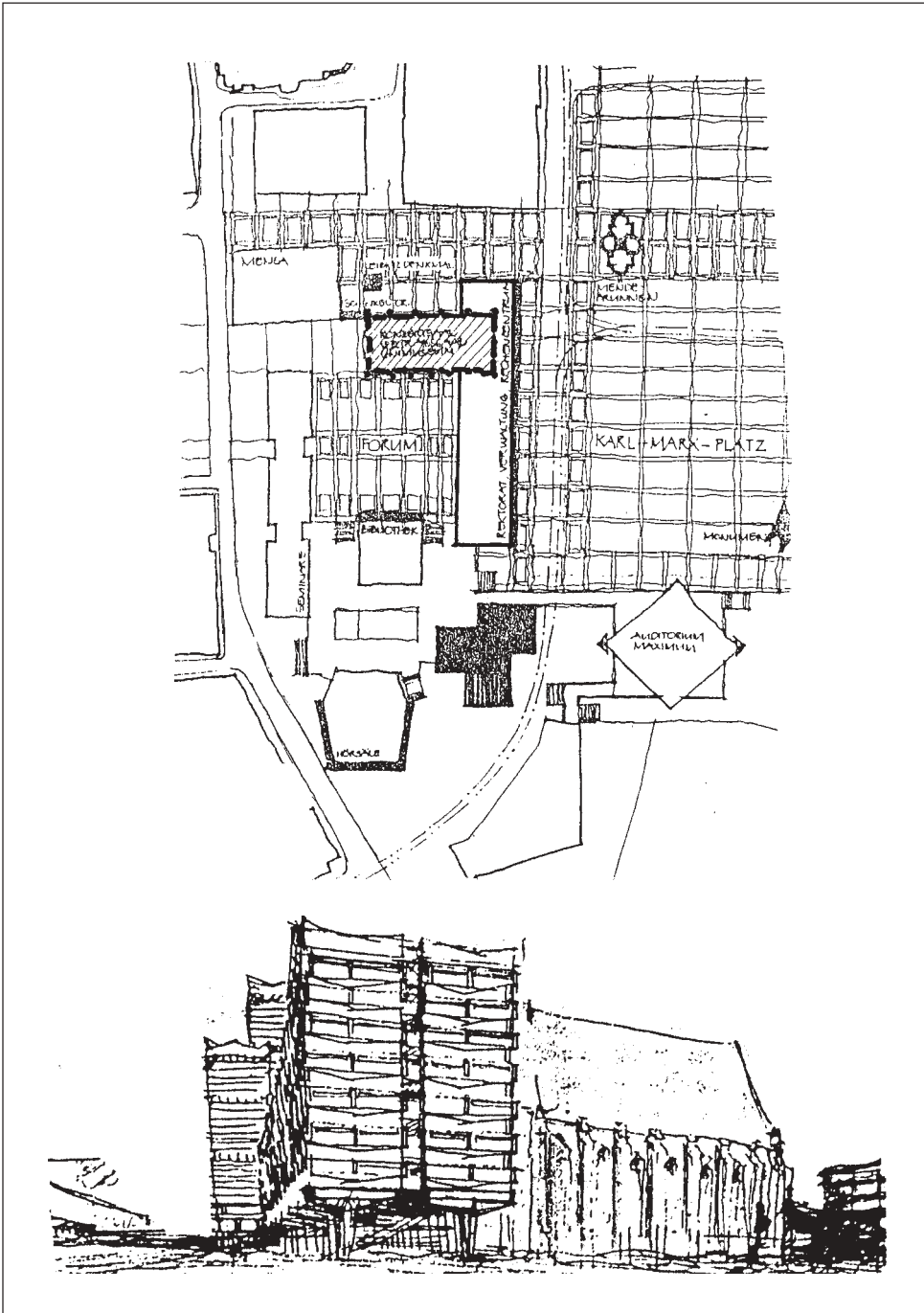


Bild 5.11: Versuch, die Kirche zu erhalten und in den Neubaukomplex der Universität zu integrieren.  
(Zeichnung: Hans-Dietrich Wellner, Büro des Chefarchitekten Leipzig, April 1968)

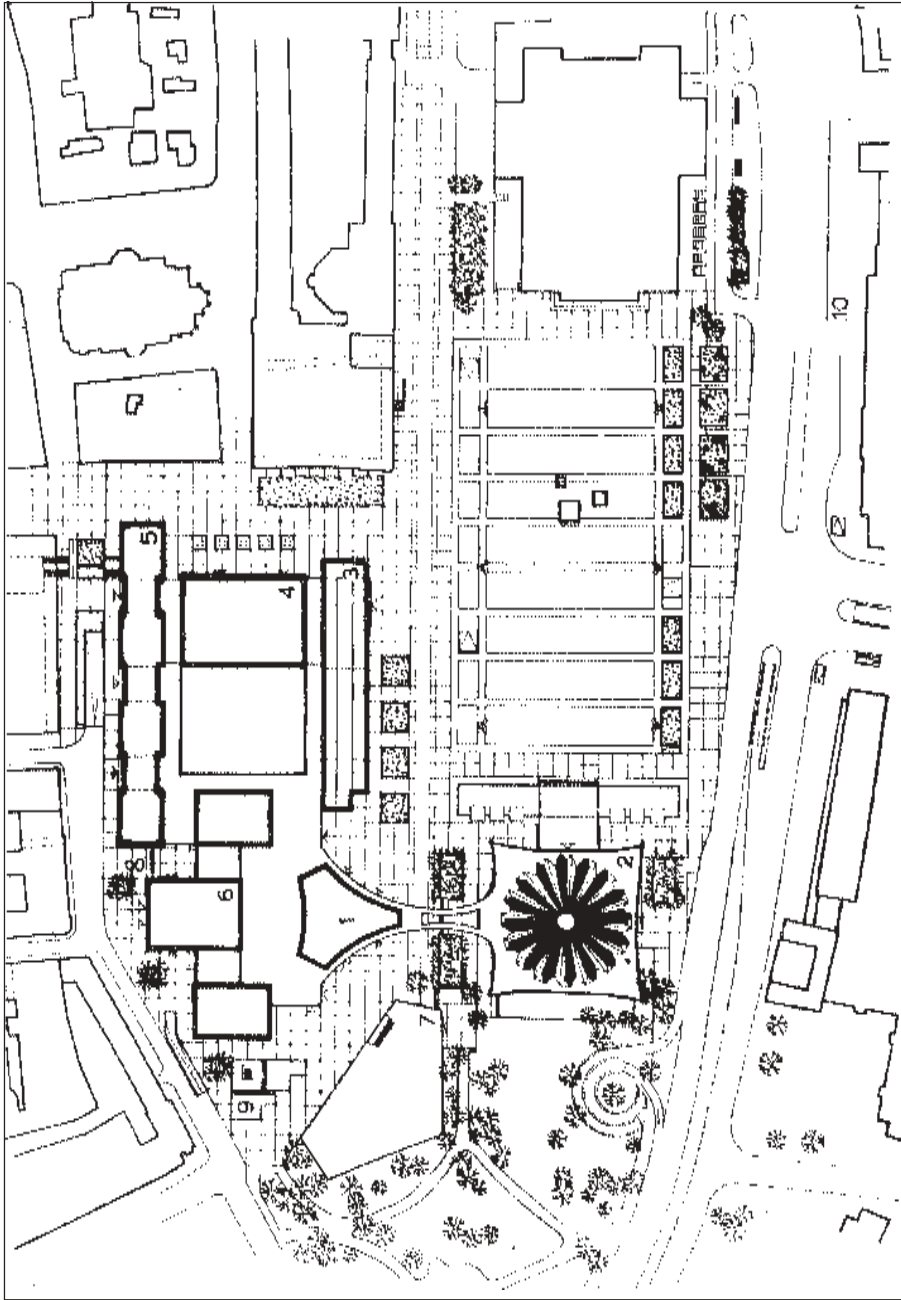


Bild 5.12: Bebauungskonzeption für den zentralen Komplex der Karl-Marx-Universität nach Auswertung des Wettbewerbes (April/Mai 1968).  
(Quelle: Büro des Chefarchitekten Leipzig, 1968.)



im VE Baukombinat Leipzig, *Eberhard Göschel, Volker Sieg, Rudolf Skoda, Herbert Käseberg, Klaus Kind, Ernst Zimmermann, Friedhelm Kamann*.

Nach dieser Grundkonzeption wurde die Westseite des Karl-Marx-Platzes in den Jahren nach 1968 geplant und gebaut, während die Südseite zunächst für das Auditorium maximum in der Fassung des Henselmanschen Rundbaus reserviert wurde. Erst acht Jahre später gelang es uns, an Stelle des umstrittenen Audimax an diesem Standort das Neue Gewandhaus zu planen (siehe Bild 5.13).

Zur Zerstörung der Universitätskirche sei auf die genannten Dokumentationen von *Clemens Rosner, Katrin Löffler* und *Christian Winter* verwiesen. Zu den diesbezüglichen Äußerungen *Ulbrichts* (»Das Ding muss weg!«) in bzw. vor dem Opernhaus gibt es mehrere Versionen. Von großem Interesse war für mich der Bericht von Pater *Gordian*. In der Autobiographie »Was ich erleben durfte« hat er in dem Kapitel »Die Universitätskirche in Leipzig wurde in die Luft gesprengt« in eindrucksvoller Weise geschildert, wie aus ideologischer Borniertheit den Studenten predigten ein Ende bereitet werden sollte, indem das Bauwerk beseitigt würde. Er beschreibt u. a., wie es nach seinem Wissen zu dem Ausspruch *Ulbrichts* und den verhängnisvollen Folgen gekommen ist<sup>28</sup>. Eine andere Version findet sich bei *Winter*, der in den relevanten Archiven, vom zentralen Parteiarchiv der SED in Berlin bis zu diversen Leipziger Archiven, den Zeitraum von 1958/59 bis 1968 sorgfältig recherchiert hat<sup>29</sup>. Fest steht, dass die Urheberschaft und führende Rolle *Ulbrichts* – wie auch des Ersten Sekretärs der SED-Bezirksleitung Leipzigs *Fröhlich* – bei der Vernichtung der Universitätskirche in zahlreichen Dokumenten nachgewiesen ist.

Nach der politischen Wende von 1989 wurden die Vorgänge um die Zerstörung der Universitätskirche gewissenhaft analysiert, aber es fehlte auch nicht an manipulierten Schuldzuweisungen. Mit gründlichen Recherchen und beweisführenden Dokumenten werden in den o. g. Publikationen sowohl die langjährige Vorgeschichte des Abrisses als auch viele Versuche couragierter Bürger, die Kirche zu erhalten, überzeugend dargestellt. Die Diskussionen um die Universitätskirche, von der Zerstörung bis zum vielfältigen Streit über Varianten des Wiederaufbaus als Original oder in einer modernen Adaption, gehen weiter. Lebhaftes Auseinandersetzen machen widersprüchliche Vorstellungen deutlich. Es gibt auch jetzt wieder ein passendes Argument gegen den Wiederaufbau der Kirche: Die Zeit drängt, denn bis 2009 sollen anlässlich der 600-Jahr-Feier der Universität am Augustusplatz die neuen Universitätsbauten entstehen.

Ich vertrete den Standpunkt, dass 1968 ein Unrecht geschehen ist, das wieder gut gemacht werden sollte. Im Rahmen des Städtebau-Wettbewerbes von 1994 für den Augustusplatz und die Universität, an dem ich gemeinsam mit *Gottfried Böhm* und *Friedrich Steinigeweg* (Köln) teilnahm, habe ich meine Auffassung zum Umbau der Universität und einer adäquaten Lösung für einen Wiederaufbau bzw. Neubau der Kirche in zeitgemäßer Adaption bei möglicher Nutzung als Festhalle für die Universität dargestellt (siehe Bild 5.14). Zu diesem Entwurf stehe ich auch heute noch.

Zu den Auseinandersetzungen um den Wiederaufbau und die Gestaltung der Paulinerkirche bzw. der Westseite des Augustusplatzes hat der Beigeordnete für Planung und Bau a. D. *Niels Gormsen* einen bemerkenswerten Appell an den Oberbürgermeister und

28 Pater Gordian [Landwehr]: Was ich erleben durfte. Autobiographie. Graz, Wien, Köln. 1995. S. 195-197.

29 Christian Winter, a. a. O. S. 28-46, 49, 143.

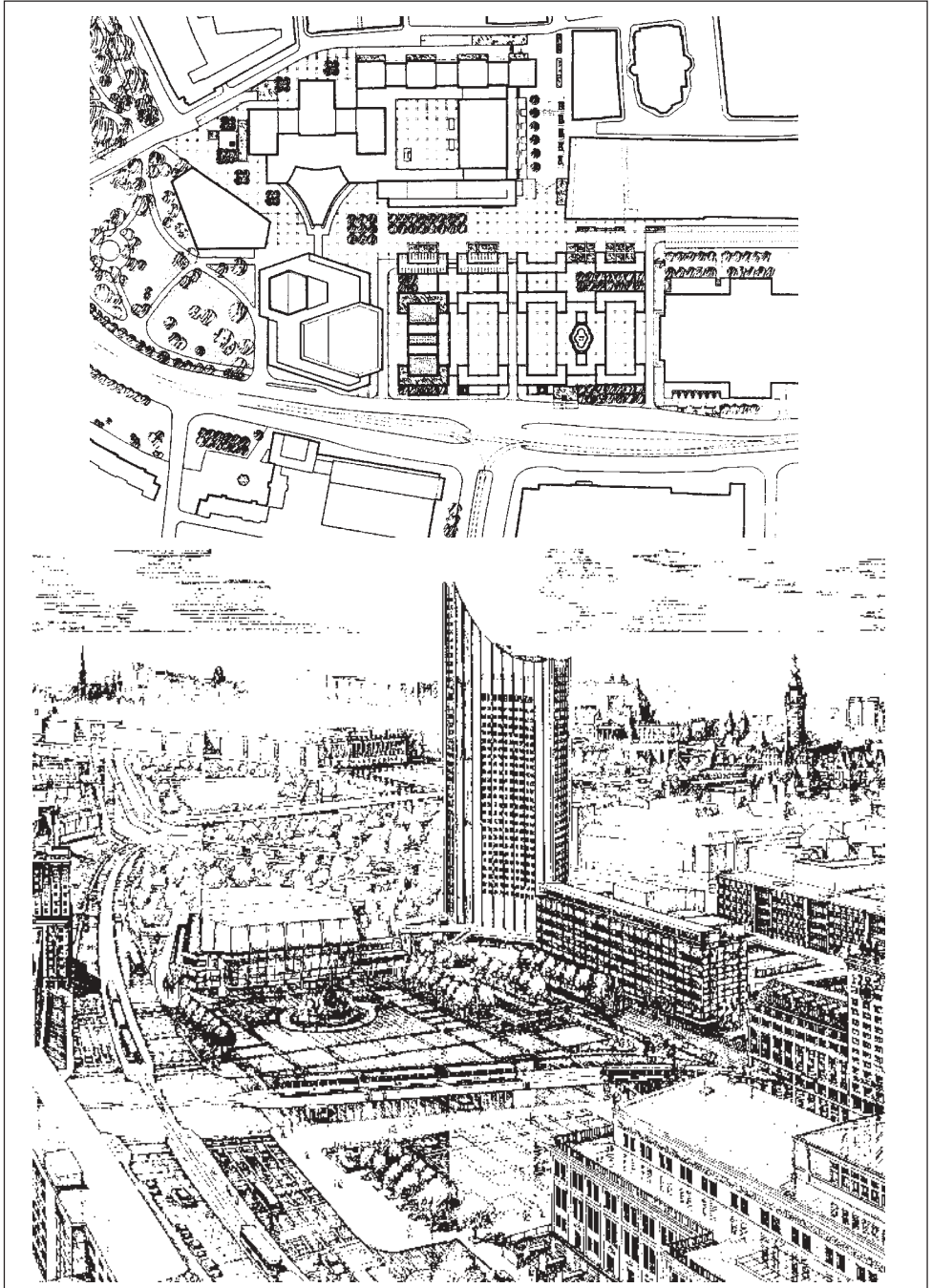


Bild 5.13: Sädtebaulich-architektonische Grundkonzeption für den Karl-Marx-Platz, das Neue Gewandhaus und die Platzgestaltung.  
 (Quelle: Büro des Chefarchitekten Leipzig, 1968/1976)

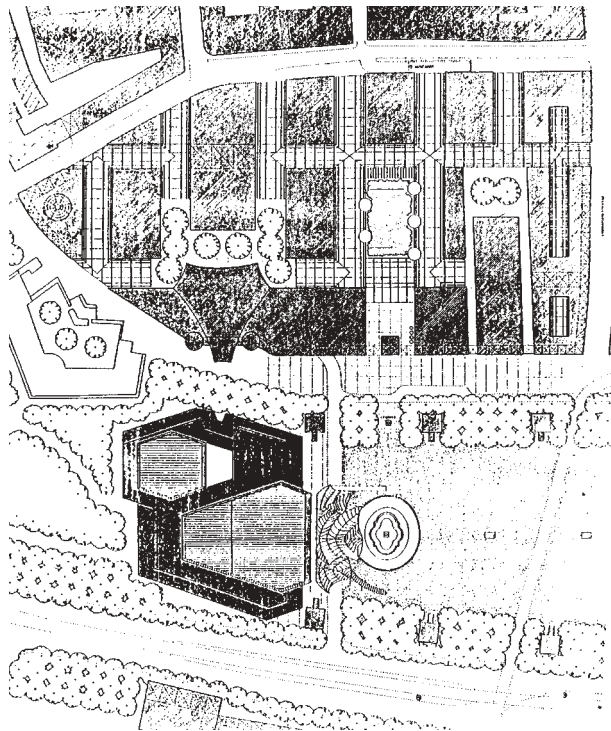


Bild 5.14: Wettbewerb Augustusplatz/Universität (1994): Vorschlag Wiederaufbau der Universitätskirche als Festsaal.  
(Ankauf: Entwurf Ambros G. Gross, Gottfried Böhm und Friedrich Steinigeweg/Köln)

an den Rektor der Universität gerichtet. Die Gedanken und Argumente *Gormsens* – veröffentlicht in der »Leipziger Volkszeitung« – sollen hier wegen ihrer Bedeutung (gekürzt) wiedergegeben werden:

„Niels Gormsen ist für den Wiederaufbau eines Giebels der Paulinerkirche am Augustusplatz. In einem offenen Brief [...] nennt er ihn »ein augenfälliges Zeichen, das stadträumlich wirkt und für sich selbst spricht«. Dieses Zeichen müsse wieder erstehen.

Gormsen argumentiert, dass die steilen Giebel der Pauliner- und Thomaskirche 700 Jahre lang das Bild der Stadt geprägt hätten und deshalb eine Besonderheit gegenüber vergleichbaren Städten seien. Die geplante neue Pauliner-Aula müsse deshalb wieder einen Giebel mit Steildach bekommen, und zwar in der Größe der gesprengten Kirche. [...] Keinesfalls dürfe ein »Flachdach« entstehen. Gormsen: »Sollte man sich nicht auf eine moderne Giebellösung verständigen können, dann halte ich einen Wiederaufbau in der Form wie vor der Sprengung immer noch für besser als eine nichtssagende moderne Lösung.«<sup>30</sup>

### *Das Neue Gewandhaus - wie es seinen Ort fand und seine Gestalt bekam*<sup>31</sup>

Der exponierte Standort des im Krieg stark zerstörten Museums der Bildenden Künste an der Südseite des Augustusplatzes spielte in vielen Nachkriegsplanungen für bedeutende Kulturbauten eine große Rolle, u. a. in den 60er Jahren für ein Haus der Kultur und Wissenschaften. Im November 1963 – bevor *Kurt Masur* Kapellmeister des Gewandhausorchesters wurde, in der Zeit als *Franz Konwitschny* nicht mehr lebte und *Vaclav Neumann* noch nicht in Leipzig tätig war – beschlossen die Stadtverordneten, dass der Bau einer Konzerthalle im Rahmen der generellen Stadtplanung und der weiteren Beratung der Perspektivpläne zu behandeln ist. Dann dauerte es trotzdem nahezu zwei Jahrzehnte, bis das neue Domizil 1981 eröffnet werden konnte und der weltberühmte Klangkörper wieder eine würdige Heimstätte gefunden hatte. Zum Neubau und zur Nutzung dieses Konzerthauses gibt es umfangreiche Veröffentlichungen in zahlreichen Tageszeitungen, Fachzeitschriften und Büchern. Hier soll an Zusammenhänge, Aktivitäten und Entscheidungen erinnert werden, die sich auf den Standort und die städtebaulich-architektonische Gestaltung beziehen, vor allem auf diejenigen aus den Jahren von 1970/71 bis 1976. Es ist der Zeitraum, der mit dem damals kurz bevorstehenden Stopp für das ursprünglich an dieser Stelle geplante *Auditorium maximum* begann und der mit dem Vorstellen der Planung für das Neue Gewandhaus vor *Erich Honecker* anlässlich der Frühjahrsmesse im März 1976 endete.

Heute erscheinen der Standort und das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes den meisten Leipziger Bürgern und Besuchern als selbstverständlich. Aber die Wege bis dorthin waren verschlungen. Insgesamt wurden mehr als 13 Entwürfe erarbeitet und

30 Niels Gormsen: An den Augustusplatz gehört ein Giebel mit Steildach. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 30.12.02. S. 11.

31 Der Abschnitt enthält Informationen und Angaben aus Horst Siegel: Leipziger Reminiszenzen, Notizen, 60er und 70er Jahre. Weimar. Mai 2002. S. 11-13. Unveröff. Manuskript.

sieben verschiedene Standorte untersucht.<sup>32</sup> Zu den untersuchten Standorten für einen Neubau des Gewandhauses gehörten u. a. der Matthäikirchhof, der Martin-Luther-Ring und die Gottschedstraße. Erst im Jahr 1975 führten die Variantenuntersuchungen und die Optimierung ökonomischer, funktioneller und städtebaulicher Aspekte zu dem Vorschlag, am Karl-Marx-Platz (Augustusplatz) ein Gebäude mit kombinierter Nutzung als Konzerthalle und als Auditorium maximum der Universität zu errichten. Zunächst unter dem kurios klingenden Arbeitstitel *Haus für das Gewandhaus und die Karl-Marx-Universität* wurden durch mehrere Architektenteams die funktionellen, städtebaulichen und architektonischen Konzepte entwickelt.

Der *endgültige* Entwurf für das Neue Gewandhaus<sup>33</sup>, gleichzeitig die städtebaulich-architektonische Konzeption, ist das Ergebnis einer gemeinsam erarbeiteten Synthese von Studien aus dem Jahr 1975 der Bauakademie Berlin (*Felz / Götz / Dahlke*), des VE Baukombinats Leipzig (*Skoda / Göschel / Sziegeleit / Smolian*) und des Kollektivs des Bundes der Architekten, Bezirksgruppe Leipzig (*Gross / Lucke / Sieg / Wellner*) unter Leitung von *Siegel* (siehe Bild 5.15).

Doch zunächst zum Standort.

Wie bereits erwähnt, war ursprünglich geplant, auf der Südseite des Platzes das Auditorium maximum zu errichten. So stand es auch in den Beschlüssen des Politbüros des ZK der SED und der Leipziger Stadtverordneten vom Mai 1968. Aus diesem Grunde befand sich im Generalbebauungsplan von 1970 das Konzertgebäude noch auf dem Standort Matthäikirchhof<sup>34</sup>.

Ende 1970 wurde festgelegt, alle Bauvorhaben noch konsequenter mit geringstem Aufwand und höchstmöglicher Funktionsüberlagerung – also Mehrfachnutzung – zu realisieren. Dieser neue Umstand war für das BCA Anlass, die Standortfrage neu zu stellen. Die taktische Problematik bestand allerdings darin, den gewünschten Standort als Vorzugsvariante vorzuschlagen, ohne Beschlussfassungen grundsätzlich zu verletzen. Davon überzeugt, dass dies über objektive Auswahlkriterien ermöglicht werden könnte, wurden zunächst Bewertungsmerkmale erarbeitet, die mit den Entscheidungsgremien beraten und von diesen als *Messlatte* bestätigt worden sind. Das Bewertungsergebnis der insgesamt sieben untersuchten Standorte brachte die eindeutige Aussage zugunsten der Südseite des Karl-Marx-Platzes (Augustusplatz)<sup>35</sup>. Dieser Vorzugsvariante wurde mit einem

32 Hans-Dietrich Wellner: Standortuntersuchungen und städtebauliche Planung für das Neue Gewandhaus 1968-76. In: Information Bund der Architekten der DDR – Bezirksgruppe Leipzig. Heft-Nr.: II / 1982. Beilage.

33 Chefarchitekt der Stadt Leipzig / Chefarchitekt Aufbaustab / Leiter Aufbaustab: Autorenverzeichnis des Neuen Gewandhauses Leipzig; 30.11.1981. Beachte: Die Entwurfsphase, die damals als »städtebaulich-architektonische Konzeption« bezeichnet wurde, beinhaltet im Kern die originäre, also die grundsätzliche schöpferisch-konzeptionelle Gestaltungsidee für das jeweilige Vorhaben. Nach heutiger Begriffsbestimmung (HOA) ist dies der »Entwurf« der Leistungsphasen 2 und 3 (Vorplanung / Entwurfsplanung). Dieser Gestaltungsidee haben sich alle weiteren projektbezogenen Entwurfsbearbeitungen sowie detailliertere architektonische Ausformungen unterzuordnen; die nachfolgende Phase kann als »Entwurfsbearbeitung« bezeichnet werden – soweit es das Gesamtvorhaben betrifft.

34 Stadt Leipzig – Generalbebauungsplan / Generalverkehrsplan / Generalplan der technischen Versorgung. Grundrichtung und Zielstellung in Kurzfassung. Ausgefertigt für die 2. Tagung der Stadtverordnetenversammlung am 24.6.1970 (als Handakte für jeden Abgeordneten).

35 Horst Siegel: Wie das Neue Gewandhaus seinen Platz und seine Gestalt bekam. In: Leipziger Blätter; Nr. 1. Herbst 1982. S. 7-10.



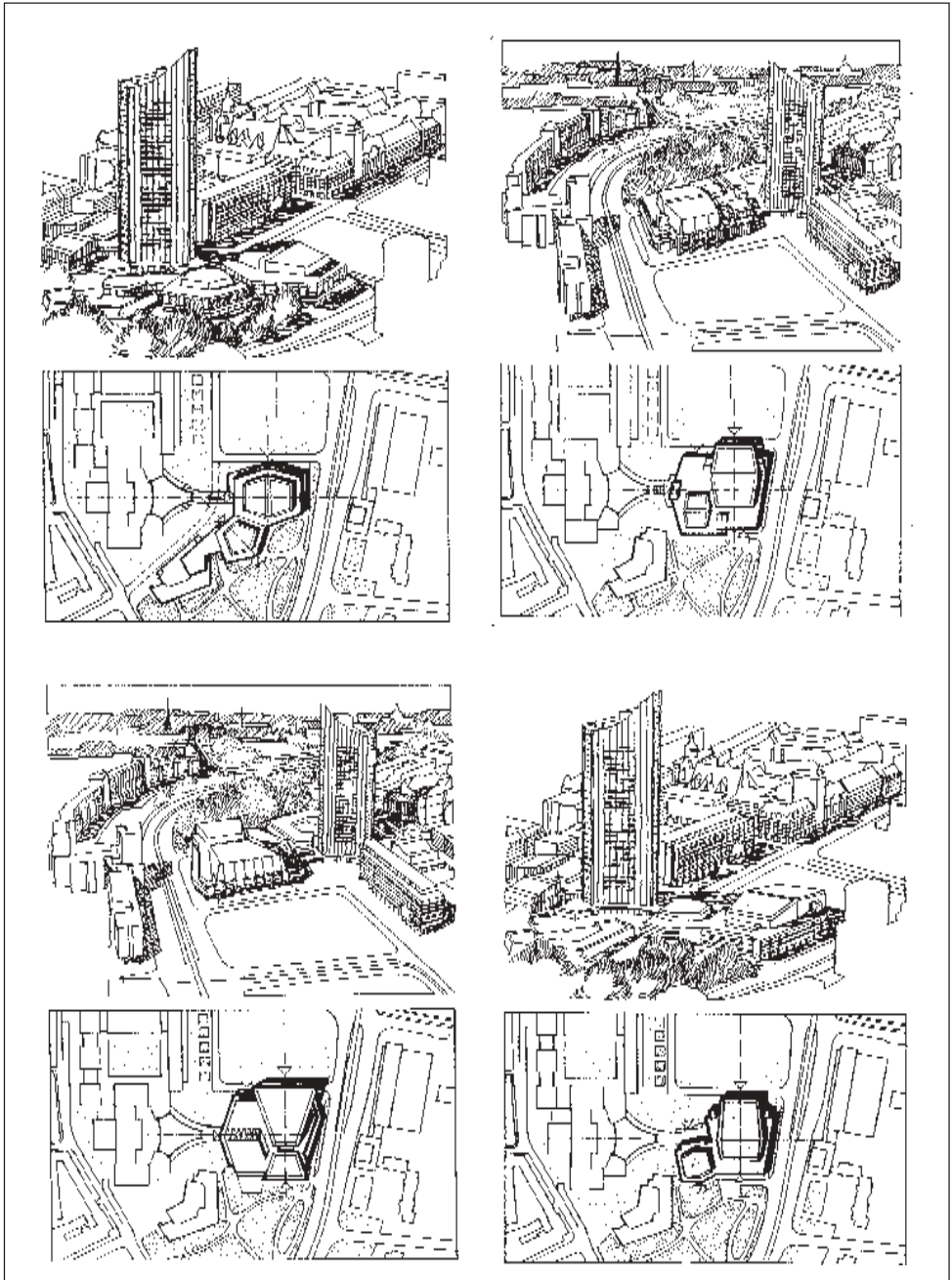


Bild 5.15: Neues Gewandhaus / Standort- und Variantenuntersuchungen 1970-75.  
(Quelle: Leipziger Blätter 1/1982. S. 7-12)



Kompromiss für die Objektbezeichnung zugestimmt: *Auditorium maximum, Sitz und Heimstatt des Gewandhauses Leipzig*, wobei jedoch der Konzerthausfunktion das Primat eingeräumt worden ist.

In den Jahren 1973/74 stockten die Vorbereitungen. In großer Sorge um das geplante Konzerthaus schrieb *Kurt Masur* am 1. Juli 1974 persönlich an *Erich Honecker*, und erhielt etwa sechs Wochen später eine Antwort<sup>36</sup>. Das war der Auftakt für die forcierte Planung und Bauvorbereitung. Projektanten des Leipziger Baukombinates, die Mitarbeiter des Bearbeiterkollektivs *Universitätsneubau Leipzig* unter der Leitung von *Rudolf Skoda* wurden beauftragt, eine hochbauliche Studie zu fertigen. Dem vorgelegten Entwurf stimmten allerdings weder die Universitätsleitung, noch der Chefarchitekt der Stadt zu. Es ging dabei um Probleme der funktionellen Verbindung zum Universitätsgebäude sowie um die Wechselbeziehung und Erlebbarkeit des Innenraums (Foyer/Wandelgänge/Treppeanlage) zum Außenraum und zur Freifläche vor der Konzerthalle und umgekehrt.

Daraufhin bat der Chefarchitekt den Gewandhauskapellmeister *Kurt Masur* um ein persönliches Gespräch, das am 12. August 1975 gemeinsam mit dem Rektor der Leipziger Universität stattfand. Im Ergebnis dessen wurden unter Verantwortung und Anleitung des Chefarchitekten *Horst Siegel* weitere Varianten durch die o. g. Architektenteams (Bauakademie Berlin / Bund der Architekten Leipzig / Baukombinat Leipzig) erarbeitet. In einem *offenen Gutachterverfahren* wurde jeder Entwurf nach einem gewissen Arbeitsstand vorgestellt, und im Anschluss daran äußerten sich die Entwurfsverfasser jeweils zu den anderen Beiträgen. Im Ergebnis dieser äußerst fruchtbaren und schöpferischen Streitgespräche entstand ein *neuer, der endgültige* Entwurf für das Neue Gewandhaus als städtebaulich-architektonische Konzeption.

Grundrisse, Schnitte und Ansichten sowie ein Arbeitsmodell wurden *Honecker* am 13. März 1976 im Leipziger Gästehaus des Ministerrates vom Chefarchitekten der Stadt Leipzig vorgestellt. Dem vorgelegten Entwurf wurde zugestimmt, und damit stand der weiteren Vorbereitung und Realisierung nichts mehr im Wege. Für die städtebaulich-architektonische Konzeption waren verantwortlich: *Horst Siegel*, Chefarchitekt der Stadt Leipzig, und *Rudolf Skoda*, Chefarchitekt im Aufbaustab. Die weitere Entwurfs- und Projektbearbeitung lag in den Händen des Architektenkollektivs *Skoda, Göschel, Siegel und Sziegoleit*. Eine zeitweilige Konsulentengruppe mit *Felz, Henselmann, Näther, Ricken, Siegel* sowie *Lucke* stand den Leipziger Architekten während der Projektbearbeitung zur Seite. In Anerkennung der hervorragenden Leistungen, der architektonischen Gestaltung und technischen Ausführung beim Bau des Neuen Gewandhauses erhielten *Skoda* und *Siegel* den Nationalpreis der DDR.

Am 8. November 1977 erfolgte die Grundsteinlegung durch *Kurt Masur* und zum 200-jährigen Jubiläum des Bestehens des Gewandhausorchesters wurde das Konzerthaus am 8. Oktober 1981 feierlich eröffnet, von prominenten Musikern aus aller Welt mit höchstem Lob für die hervorragende Akustik und architektonische Gestaltung bewertet.

Eine bemerkenswerte Leistung bei der Planung und Projektierung des Neuen Gewandhauses war und bleibt meines Erachtens auch die Verbindung von Malerei, Pla-

<sup>36</sup> Johannes Forner: Kurt Masur. Zeiten und Klänge. Biographie. Berlin/München. 2002. S. 245-247.

stik und Formgestaltung mit der Architektur<sup>37</sup>. Mit dem Thema »Leipzig – ein bedeutendes Zentrum der Musik« wurden Aufträge an bedeutende Künstler des Landes vergeben. Ich hatte Gelegenheit, an Beratungen zur bildkünstlerischen Gestaltung des Neuen Gewandhauses in den Ateliers der beteiligten Künstler teilzunehmen und das Entstehen der Kunstwerke mit zu erleben. Die Konzertbesucher betrachten nach wie vor mit großem Interesse die Galerie der Bilder in den Foyers.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Stadtplaner und Architekten schon damals eine Tiefgarage geplant hatten. Das Projekt war fertig, die Baugrube ausgehoben, doch das Ministerium für Bauwesen entschied aus finanziellen Gründen, die Tiefgarage nicht zu bauen.

### *Die Hochhausdominanten am Promenadenring*

Als weitere Schwerpunktprojekte für die 70er Jahre wurden die Hochhausdominanten am Promenadenring sowie die Messemagistrale *Straße des 18. Oktober* als städtebaulich wichtige Verbindungsachse zwischen dem Stadtzentrum und dem Gelände der Technischen Messe vorgesehen. Das Stadtzentrum sollte eine durch mehrere Hochhäuser zu bildende Stadtkrone erhalten, im Zusammenwirken mit den historischen Höhendominanten – den Türmen der Kirchen und Rathäuser – eine neue Silhouette bilden.

Zeitgleich mit dem Universitätshochhaus (ca. 142 m Höhe) in der Mitte der Stadt sollten zunächst am Nordabschnitt des Ringes zwischen dem Friedrich-Engels-Platz (Goerdelerring) und der Ostseite des Hauptbahnhofes, an der Wintergartenstraße, drei Hochhäuser mit 22-25 Geschossen errichtet werden (siehe Bild 5.16). In späteren Jahren wären noch weitere Höhendominanten zum Beispiel am Johannisplatz und am Bayrischen Platz hinzugekommen (siehe Bild 5.17).

Im Programm für den Nordabschnitt des Promenadenringes war außer dem realisierten Wohnhochhaus an der Wintergartenstraße mit 175 Zwei-, Drei- und Vierraum-Wohnungen sowie einer zweigeschossigen Basiszone für Gastronomie und Einzelhandel ein weiteres Wohnhochhaus an der Gerberstraße gegenüber dem Hotel Astoria mit 25 Geschossen, 225 Wohnungen verschiedener Größen und einer zweigeschossigen Basiszone vorgesehen. Am Friedrich-Engels-Platz (Goerdelerring) schließlich war das Hochhaus der Industrie mit 22 Geschossen und 1630 Arbeitsplätzen geplant. Dieses Gebäude aus Stahlbeton und Glas sollte dem Promenadenring an diesem markanten Knick- und Kreuzungspunkt ein besonderes Gepräge verleihen. Beide Standorte, Gerberstraße und Goerdelerring, wurden bisher nicht bebaut. Man darf neugierig sein, was die künftige Stadtentwicklung an Lösungen bringen wird. Einen hochinteressanten Entwurf für den Goerdelerring gab es nach der Wende vom Architekten *Vittorio Gregotti*, Mailand.

In der ursprünglichen Konzeption und Komposition der Hochhäuser war das Hotel *Mercur* (später *Intercontinental*, heute THE WESTIN LEIPZIG) nicht vorgesehen, das von der japanischen Firma Kajima Corporation Tokio in Rekordzeit geplant, gebaut und schon am 13. März 1981 eröffnet wurde (siehe Bild 5.18). Wie es dazu kam, ist ein

---

37 In der *Arbeitsgruppe Künstlerische Konzeption Neues Gewandhaus* waren vertreten: Kurt Masur, Bernhard Heisig, die Leiter für die Kulturbereiche beim Bezirk, Werner Wolf, und bei der Stadt Leipzig, Rudolf Gehrke, die Architekten Rudolf Skoda sowie Ambros G. Gross, Stellvertreter des Chefarchitekten der Stadt.

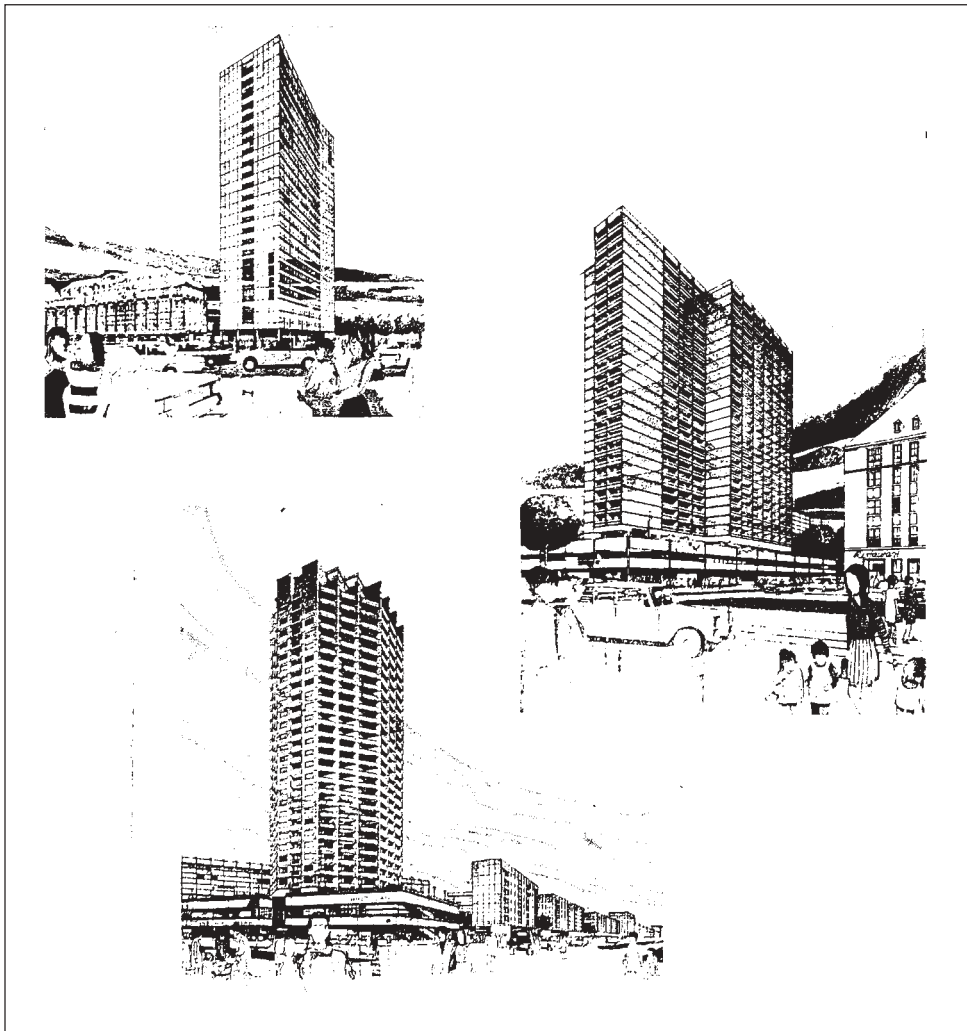


Bild 5.16: Hochhausdominanten am Nordabschnitt des Promenadenringes: Friedrich-Engels-Platz (jetzt Goedelerring), Gerberstraße und Wintergartenstraße .  
(Quelle: Büro des Chefarchitekten Leipzig, 1968.)

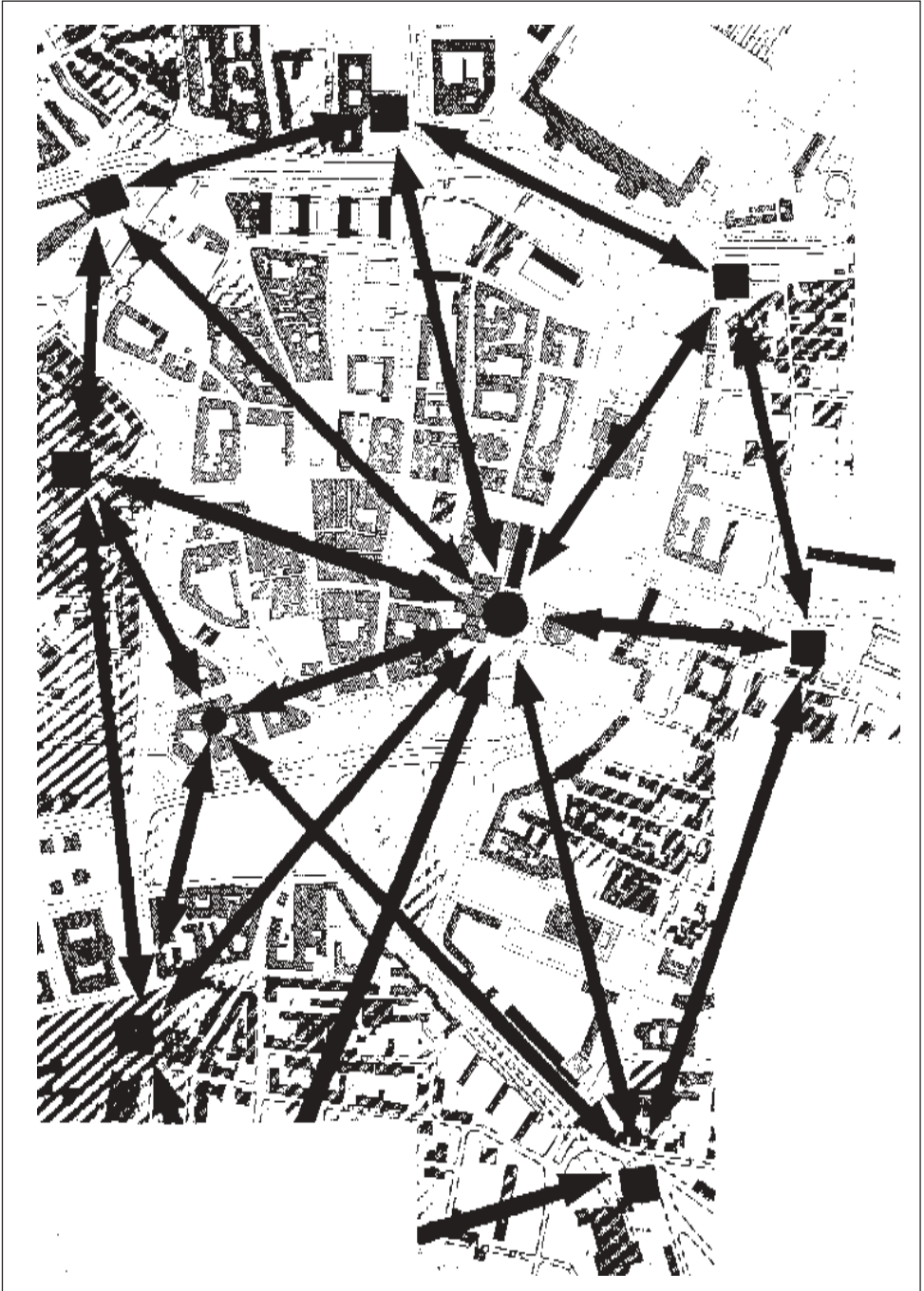


Bild 5.17: Schema der Höhenentwicklungen im Stadtzentrum und Zentralen Bereich der Stadt.  
(Quelle: Büro des Chefarchitekten Leipzig, 1968)



Bild 5.18: Hotel *Merkur* (später *Intercontinental*, jetzt THE WESTIN LEIPZIG).  
(Quelle: Privatarhiv A. G. G.)

typischer und bezeichnender Vorgang für von der Politik geprägte städtebauliche Entscheidungen in dieser Zeit. In der Messekonzeption von 1971 war der Neubau von weiteren Hotels für Messebesucher aus dem Ausland eine vorrangige Aufgabe. Die Stadtplaner des BCA hatten mehrere Standorte untersucht und zur Diskussion gestellt, darunter den Bereich Am Hallischen Tor, zwischen Brühl und Richard-Wagner-Straße. Er wurde von uns auch deshalb favorisiert, weil mit einem Hotelneubau wieder eine der großen Baulücken in der Innenstadt hätte geschlossen werden können. Doch es kam ganz anders: Wir fuhren mit Planungsunterlagen und einem Modell nach Berlin zu einer Beratung mit Vertretern der Außenwirtschaft der DDR, der Interhotel-Gruppe und den Architekten der Kajima Corporation Tokio. Nachdem wir unsere Planung vorgestellt hatten, öffneten die Japaner einen riesigen Aluminiumkoffer und enthüllten das Modell eines Hotelensembles in Form eines 27-geschossigen Hochhauses. Es hatte wahrscheinlich Vorverhandlungen gegeben, und die Entscheidung für diesen Entwurf war möglicherweise bereits vorher gefallen. So war lediglich noch ein passender Standort in Leipzig festzulegen: zwischen der Nordstraße und der Gerberstraße außerhalb des Promenadenringes. An dem von uns favorisierten Standort steht heute das Hotel *Mariott*.

#### **5.4. Die Messemagistrale »Straße des 18. Oktober« und der Wettbewerb zur Umgestaltung des Bayrischen Platzes – Die Messekonzeption von 1971**

Die städtebauliche und architektonische Gestaltung der Messeachse war ein Teil der Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung von 1968 und einer der Schwerpunkte des Leipziger Baugeschehens. Für die Stadtkomposition Leipzigs ist die damals als *Messemagistrale* bezeichnete Verbindung vom Stadtzentrum, beginnend am Ring und Wilhelm-Leuschner-Platz, über den Bayrischen Platz, die Straße des 18. Oktober und den Deutschen Platz, durch das Gelände der Technischen Messe (heute Alte Messe) bis zum Völkerschlachtdenkmal führend, eine der großen städtebaulichen Achsen der Stadt (später wurde auch die Leninstraße, heute Prager Straße, als Messemagistrale bezeichnet). Für die Stadtplaner und Architekten gab es entlang dieser Hauptverkehrsstraße mehrere großartige Gestaltungsaufgaben, so z. B. am Wilhelm-Leuschner-Platz (früher Königsplatz), am Bayrischen Platz und am Deutschen Platz (Bild 5.19).

##### *Straße des 18. Oktober*

Der Abschnitt zwischen dem Bayrischen Platz und dem Westeingang des Messegeländes am Deutschen Platz, die Straße des 18. Oktober, sollte bis 1973 mit dem Bau vielgeschossiger Wohngebäude und Internate einen repräsentativen, großstädtischen Charakter erhalten. Selbstverständlich waren die Wohnscheiben, Hochhäuser, Internate sowie die Schulen, Kindergärten, Turn- und Schwimmhallen, Kaufhallen, Gaststätten und diversen Serviceeinrichtungen in industriellen Bauweisen zu errichten. Verantwortlicher Architekt für die städtebauliche Planung der Straße des 18. Oktober war *Wolfgang Müller*, BCA. Als Komplexarchitekt für die Ausführungsplanung war *Wolfgang Scheibe* mit weiteren Architekten des VE Baukombinates Leipzig – *Dieter Matthes*, *Erich Böhme*, *Walter Havlicek*, *Alexander Smolian* – und für die Landschaftsplanung *Gerhard Scholz* verantwortlich.



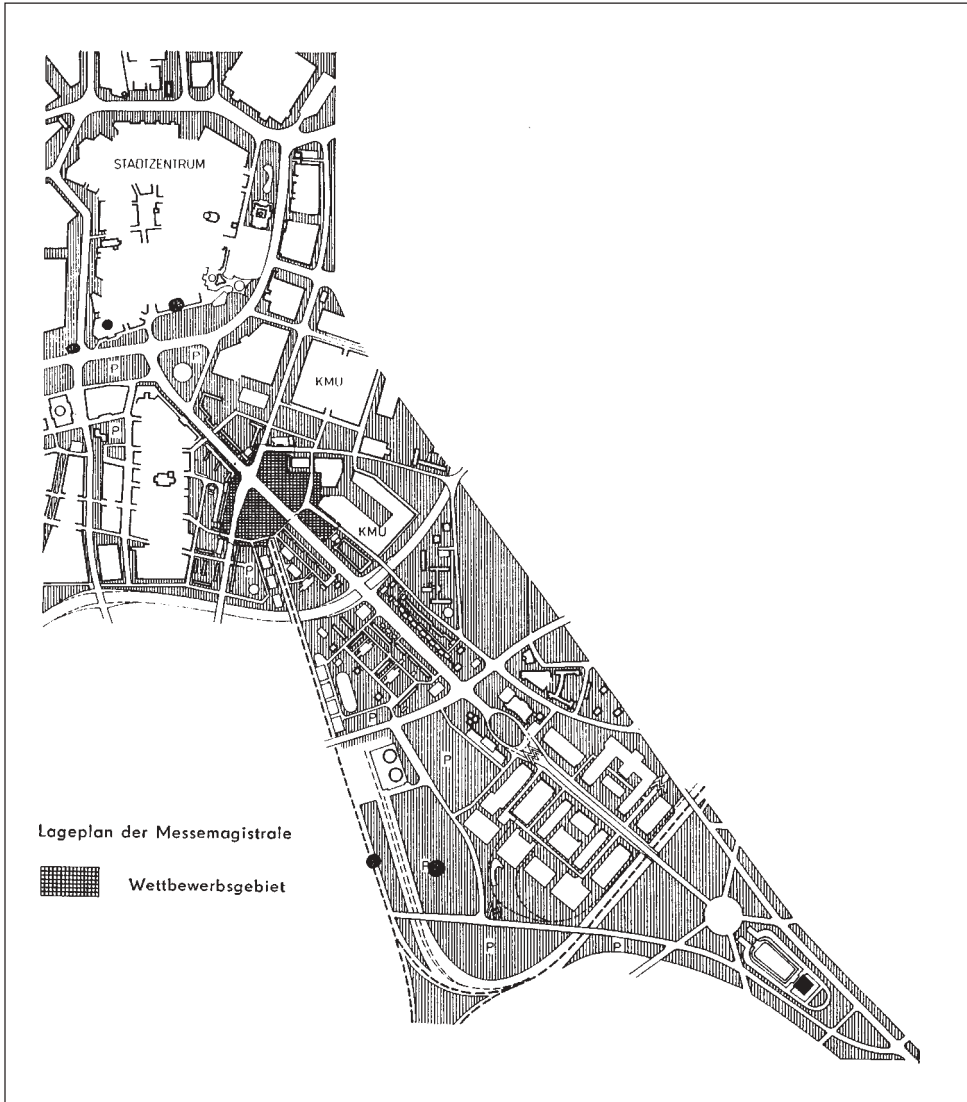


Bild 5.19: Die Messomagistrale: städtebauliche Achse vom Neuen Rathaus / Ring bis zum Völkerschlachtdenkmal.

(Quelle: Büro des Chefarchitekten Leipzig, 1970.)

Umfangreiche Form- und Farbgestaltungsstudien sollten die architektonische und künstlerische Qualität der Bauten gewährleisten. Aber wie so oft klappt Wunsch und Wirklichkeit, Planung und Ausführung weit auseinander. Die Qualität der Bauausführung und damit die Gestaltung der Gebäude ließen zu wünschen übrig. Das zentrumsnahe Wohnen in der Straße des 18. Oktober war dennoch sehr begehrt.

### *Der Wettbewerb Bayrischer Platz 1969*

Als Auftakt zur Messemagistrale sollte der Bayrische Platz aufgewertet und nach einem DDR-offenen Architekturwettbewerb städtebaulich umgestaltet und in Karl-Liebknecht-Platz umbenannt werden. Im Juni 1968 wurden die Vorbereitungen für die Ausschreibung des städtebaulichen Wettbewerbs abgeschlossen, 1969 erfolgten Auswertung und Veröffentlichung der Wettbewerbsergebnisse in der Zeitschrift *Deutsche Architektur*<sup>38</sup> und in der Leipziger Tagespresse. Entlang der Achse Stadtzentrum-Messegelände hat der Bayrische Platz eine besondere verkehrliche und städtebauliche Bedeutung. Im Schnittpunkt der Messemagistrale mit der Nord-Süd-Verbindung von Arthur-Hoffmann-Straße – Nürnberger Straße, gleichzeitig als Auftakt für das Gelände der Universitätskliniken und Haltepunkt der schon lange geplanten unterirdischen Verkehrsverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bayrischen Bahnhof ist der Bayrische Platz ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt der Stadt.

Die *gesellschaftspolitische Zielstellung und das Rahmenprogramm* für die Neugestaltung des Platzes umfassten u. a. Bauten für Wohnen und Internate, für Büroarbeitsplätze der Leipziger Industriekombinate und diverse Gesellschaftsbauten, eine Mensa für die Universität, ein Jugendzentrum, ein Raumflugplanetarium und Handelseinrichtungen. Die eingereichten Entwürfe brachten vielfältige Anregungen. Zwei Wettbewerbsarbeiten enthielten die entscheidenden Grundlagen für die endgültige Gestaltung. Sie erhielten durch das Preisgericht den Ersten und Zweiten Preis zuerkannt. Zum Ersten Preis hieß es in dem Juryprotokoll: »Die Architektur in bewegter rhythmischer Monumentalität ist originell, sie gibt dem Platz etwas Einmaliges und schafft innerhalb der Messemagistrale einen bedeutenden Höhepunkt«<sup>39</sup> (siehe Bild 5.20). Die Preisträger waren das *Kollektiv Dresden Ze 4* mit *Volkrad Drechsler, Günter Reiß, Andreas Roschig, Helmut Sprenger, Wilfried Görtz* u. a.

Zum Zweiten Preis hieß es: »Städtebaulich-architektonischer Gesamteindruck und die großstädtische Wirkung entsprechen der inhaltlichen Bedeutung des Platzes. Der Vorschlag gestattet eine allseitig und komplex wirkende Gesamtgestaltung. [...] Die Platzbildung ist gut differenziert und proportioniert.«<sup>40</sup> (siehe Bild 5.21). Die Autoren des Zweiten Preises waren *Ambros G. Gross, Wolfgang Bräter, Wolfgang Horn, Wolfgang Müller* und *Hans-Dietrich Wellner*, BCA.

Beide Arbeiten sollten die Ausgangsbasis für die endgültige *städtebaulich-architektonische und bildkünstlerische Direktive* bilden, die in Zusammenarbeit mit den Preisträgern, dem Wohnungs- und Gesellschaftsbaukombinat Leipzig und dem Verband Bildender Künstler Deutschlands erarbeitet werden sollte. Wie bei manchem anderen Wettbewerb sind auch die Ergebnisse des Wettbewerbes Bayrischer Platz bisher Utopie geblieben. Vielleicht bringt die Zukunft mit dem Citytunnel-Haltepunkt auch ein interessantes Architekturensemble. Der Platz wartet noch auf seine endgültige Gestaltung.

38 *Deutsche Architektur* 18(1969)8. S. 464-473.

39 Ebenda. S. 466.

40 Ebenda. S. 469.

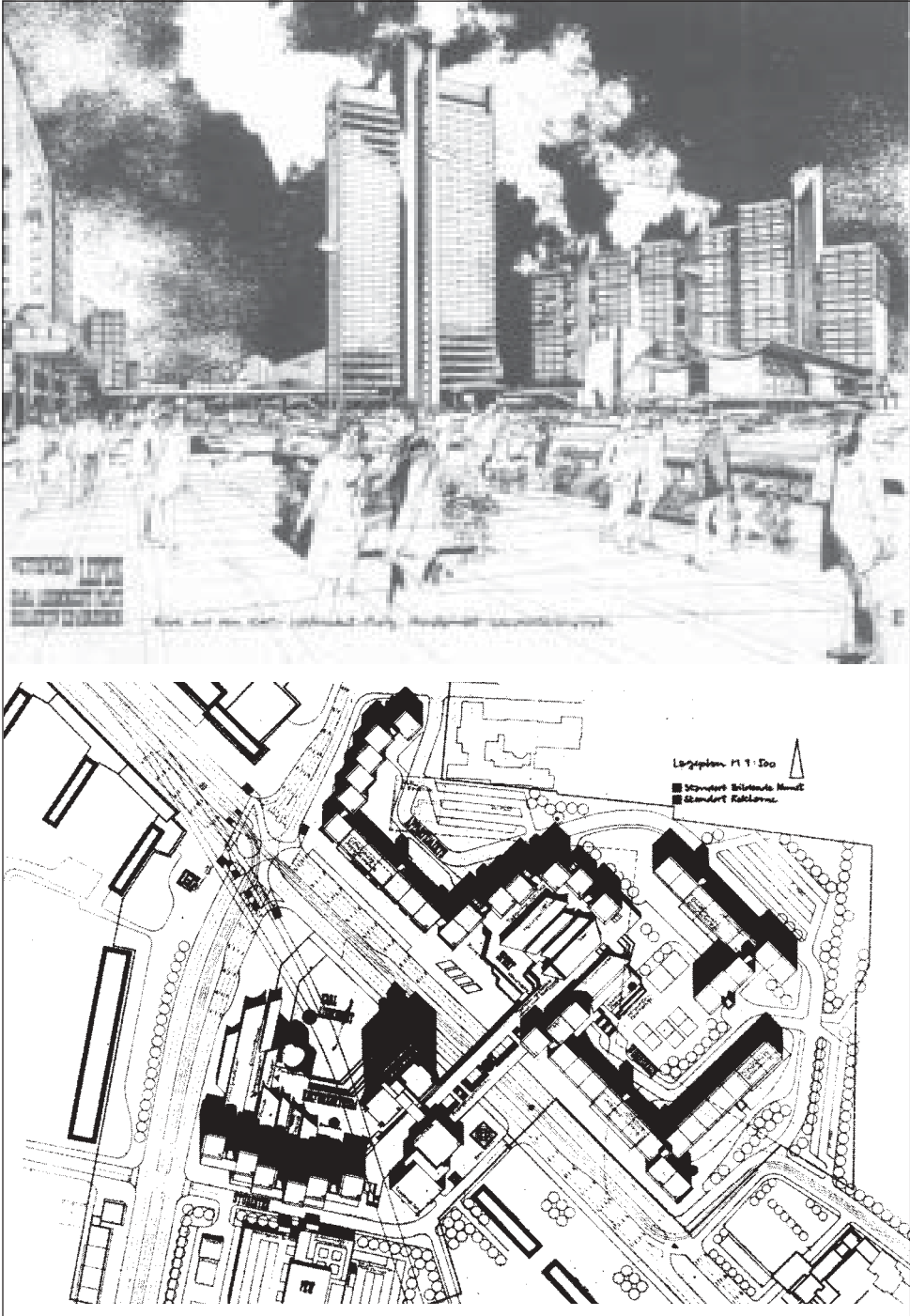


Bild 5.20: Wettbewerb Bayrischer Platz: Erster Preis.

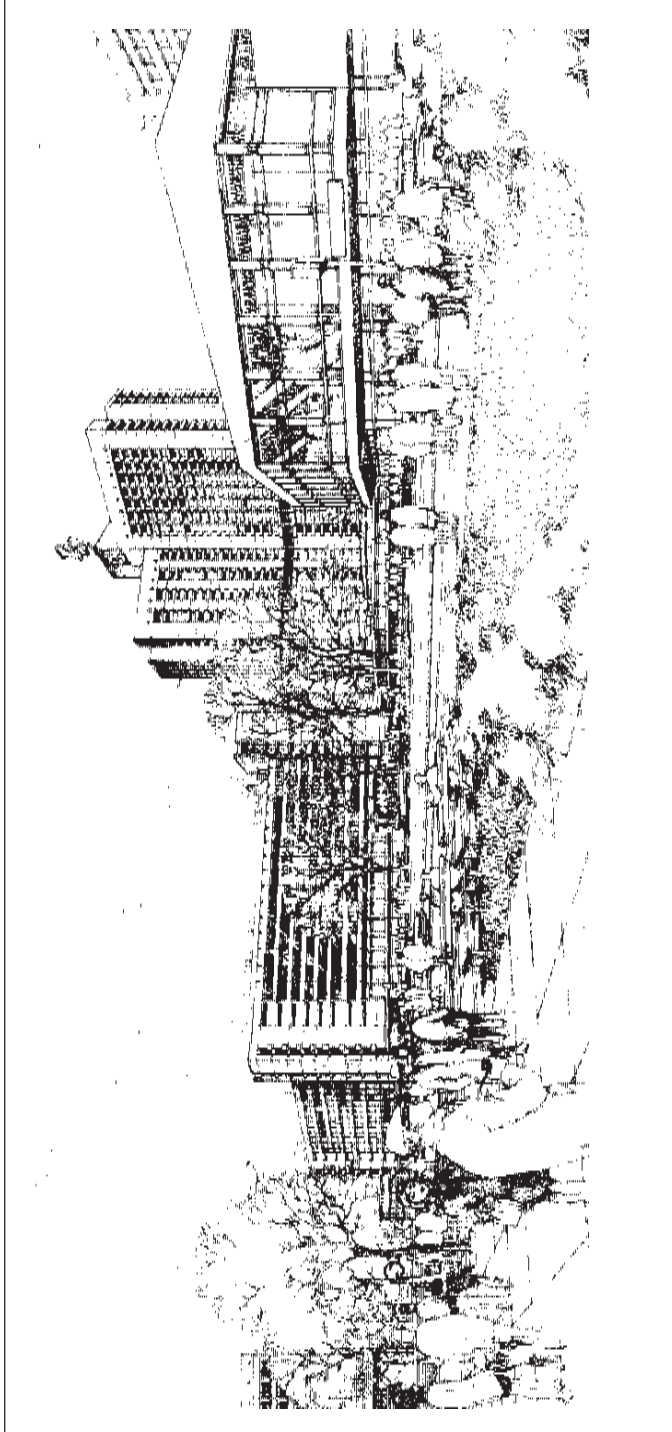


Bild 5.2.1: Wettbewerb Bayrischer Platz: Zweiter Preis.

### *Die Messekonzeption von 1971*

Die Leipziger Messe war in den 70er und 80er Jahren der führende Welthandelsplatz der sozialistischen Staatengemeinschaft und zugleich die anerkannte Metropole und geschätzte Drehscheibe des Ost-West-Handels. Für die DDR war die Messestadt nicht nur das berühmte Schaufenster für ausländische Besucher, sondern auch für die Lösung wirtschaftlicher und außenpolitischer Aufgaben von zentraler Bedeutung.

Trotz des hohen internationalen Ansehens der Leipziger Messe als Handelsplatz und Ort des Gedankenaustausches gab es im Vergleich zu westlichen Messestädten erheblichen Modernisierungsbedarf. Das betraf insbesondere die technische Infrastruktur und leistungsfähige Verkehrssysteme (Flughafen, Hauptbahnhof, S-Bahn), die Serviceleistungen für Messebesucher und Gäste sowie in städtebaulich-architektonischer Hinsicht die Gestaltung des Stadtbildes und des Stadtzentrums. Den Schwerpunkt der geplanten Maßnahmen mit einem Wertumfang von ca. 500 Millionen Mark bildeten das Messegelände und die Messebauten selbst.

In einem *Programm der Regierungskommission Leipziger Messe* war in Berlin im Dezember 1970 festgelegt worden, eine *Arbeitsgruppe Messestadt und Leipziger Messen* zu berufen und funktionelle, städtebaulich-architektonische und wirtschaftliche Lösungsvorschläge zu unterbreiten. *Horst Siegel* und *Ambros G. Gross* wurden als verantwortliche Architekten in den Planungsstab berufen. Die als *Systemgestaltung Messestadt und Leipziger Messe* vom Planungsstab vorgelegte Zielstellung sollte die diversen Messe- und Versorgungsfunktionen mit den Hauptfunktionen der Stadt, insbesondere des städtischen Verkehrs, in optimaler Weise kombinieren und integrierter Bestandteil der Generalbebauungspläne des Territoriums werden. Tatsächlich wurden einige der Zielsetzungen realisiert, u. a. der neue Haupteingang des Messegeländes am Deutschen Platz mit Service-, Versorgungs- und Verwaltungsfunktion, ein Außenhandelszentrum und neue Messehallen. Im Stadtzentrum wurden Messehäuser, Hotels und gastronomische Einrichtungen saniert und modernisiert.

An die Errichtung eines völlig neuen Messegeländes am Stadtrand und an eine Aufgabe des Jahrhunderte alten Messeortes in der Innenstadt und in den traditionellen Messehäusern mit Passagen hatte in den 70er und 80er Jahren niemand ernsthaft gedacht. Deshalb war die Überlegung, die Innenstadtmesse mit dem Gelände der Technischen Messe über die Messemagistrale und ein Messe- und Kongresszentrum am Wilhelm-Leuschner-Platz funktionell und verkehrlich zu verbinden, eine überzeugende und realistische Vorstellung. Für das Gelände der Technischen Messe bestanden an der Richard-Lehmann-Straße auch gute Erweiterungsmöglichkeiten, und auf Grund der angrenzenden Bahnstrecken gab es beste Voraussetzungen für den weiteren S-Bahn-Ausbau. Eine gute Anbindung an die Autobahn war mit der Südumgehung, der A 38, geplant. Nach meiner Überzeugung war es ein gutes Konzept für die Stadtentwicklung.

Im Zusammenhang mit den Zielstellungen der Messekonzeption gab es einige Jahre später erste Studien für ein *Messe-, Kongress- und Informationszentrum* auf dem Wilhelm-Leuschner-Platz. In einem Entwurfsseminar im Mai/Juni 1989 am Bauhaus Dessau haben Architekten der Bauakademie, des BCA, der TU Dresden, der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar und des Baukombinates Leipzig die Einordnung eines Messe- und Kongresszentrums am Standort Wilhelm-Leuschner-Platz untersucht. Ausgehend von den Ergebnissen des Wettbewerbs zum Stadtzentrum aus dem Jahre 1988 wurde ein

Funktionsprogramm mit dem Ziel konzipiert, das Stadtzentrum als traditionellen Standort der Messe beizubehalten, durch ein Kongresszentrum zu ergänzen und zusammen mit den baukulturell bedeutenden Messebauten aufzuwerten.

Der Wilhelm-Leuschner-Platz ist im Stadtzentrum einer der wenigen verfügbaren Standorte für größere Gesellschaftsbauten. Durch Petersstraße, Neumarkt und Universitätsstraße steht dieser Platz mit dem inneren Zentrumsbereich in enger Verbindung. Die exponierte Lage erfordert eine besondere funktionelle und gestalterische Qualität der Neubebauung dieses Standortes. Gleichzeitig ist durch sie die räumliche Begrenzung des Promenadenringes weiter auszubilden. Das Programm umfasste die Bereiche:

- Kongresszentrum mit variabel nutzbarem Saal für rund 2000 Plätze, Saal für 200 Plätze, Tagungs- und Veranstaltungsräumen sowie diversen Ausstellungsflächen,
- Presse- und Ausländertreffpunkt mit gastronomischer Versorgung, Post- und Bank-schaltern, TV-Studio, Telex- und Fax-Anschlüssen,
- Servicebereiche mit öffentlichen Restaurants, Dienstleistungseinrichtungen, Parkhaus, Reiseservice und Informationen.

Zu prüfen war die Einordnung eines Messe-Hotels mit ca. 600 Betten.

Die Gesamtfläche sollte ca. 40 000 bis 50 000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche betragen. Zur schrittweisen Realisierung des Messe- und Kongresszentrums war die relative Selbständigkeit der einzelnen Bereiche zu sichern. Bild 5.22 zeigt die Studie *Kongresszentrum Leipzig*. Autoren waren: *Ambros G. Gross, Dietmar Fischer, Walther Wendorf*, BCA. Der Gedanke eines Messe- und Kongresszentrums am Wilhelm-Leuschner-Platz ist nach der Wende nicht weiter verfolgt worden.

Mit der Entscheidung, die Innenstadtmesse aufzugeben und ein neues Messengelände im Norden an der Autobahn A 14 gemäß dem Vorbild westdeutscher Messestädte zu bauen, wurde auch das Kongresszentrum am neuen Messestandort errichtet. Wäre der Neubau der Autobahn A 38, wie von mir vorgeschlagen, wesentlich frühzeitiger begonnen worden, hätte der bisherige Standort der Technischen Messe eine neue, ausgezeichnete Verkehrsanbindung erhalten. In Verbindung mit der Innenstadtmesse hätte so die Spezifik der historischen Leipziger Messe bewahrt werden können.

Die Zukunft wird zeigen, ob die Entscheidung zum Standort der Neuen Messe der Leipziger City langfristig zum Vorteil reichen wird. Der frühere traditionelle Innenstadt-Messebetrieb mit vielfältigen Synergieeffekten für Kultur, Handel und Gastronomie ist vorbei; die City hat eine neue Eigendynamik entwickelt, relativ unabhängig vom Messegeschehen. Eine rege Geschäftstätigkeit, lebhafter Tourismus, zahlreiche internationale Restaurants und attraktive Freisitze, vielseitige Kultur- und Kunstveranstaltungen, gute Einkaufsmöglichkeiten und die einzigartige, kompakte Anlage der City mit ihren hervorragend sanierten, denkmalgeschützten Bauwerken und einigen gelungenen Neubauten zeichnen das gegenwärtige Stadtzentrum aus.

Die unmittelbar nach der Wende entstandenen, überdimensionierten Einkaufszentren auf der grünen Wiese mit der mehrfachen Verkaufsfläche der Innenstadt waren für die Entwicklung des Stadtzentrums und der Stadtteilzentren nachteilig, können aber auf längere Sicht mit der Attraktivität der City nicht konkurrieren.





Bild 5.22: Entwurfsstudie für ein Kongress-Zentrum auf dem Wilhelm-Leuschner-Platz (1989). Grundriß Obergeschoss.  
(Quelle: Bauakademie der DDR, Institut für Städtebau und Architektur. »Stadtzentrum«. Bericht über das Entwurfsseminar 12.-16.6.1989 am Bauhaus Dessau.)

## 5.5. Planungen in den 80er Jahren

### *Die Baulückenkonzeption*

Ende der 70er / Anfang der 80er Jahre waren im Stadtzentrum, innerhalb des Promenadenringes, außer den großen kriegszerstörten Flächen wie Sachsenplatz und Burgplatz noch etwa 25 kleinere Baulücken zu verzeichnen. Schon Jahre zuvor gab es zahlreiche Versuche und Bemühungen, die Lücken in monolithischer Ziegel- und Betonbauweise in angemessener architektonischer Qualität zu schließen. Doch die Baukapazität für die traditionellen Bauweisen war absolut unzureichend für die Lösung dieser Aufgaben. 1983 wurde erneut eine *Baulückenkonzeption* mit Nutzungsvorschlägen, Bauweisen/Baubetrieben und geschätzten Baukosten von ca. 50 Mio. Mark vorgelegt (siehe Bild 5.23). Dazu gab es Pläne für Rekonstruktionskomplexe wie das Städtische Kaufhaus und die ehemalige Stadtbibliothek mit ca. 20 Mio. Mark und Investitionskomplexe auf größeren Flächen wie am Preußergässchen zwischen Petersstraße und Neumarkt (jetzt Kaufhaus Peek & Cloppenburg) und am Neumarkt (jetzt Kaufhaus Galeria Kaufhof), die mit einem Wertumfang von ca. 50 Mio. Mark nach 1990 realisiert werden sollten.

In den Baulücken waren ca. 530 Kleinwohnungen bei Nutzung der Erdgeschosse und teilweise der ersten Obergeschosse für Läden und Gastronomie geplant, u. a. in der Reichsstraße und Nikolaistraße, der Ritterstraße / Ecke Brühl, der Hainstraße und der Großen Fleischergasse, der Markgrafen- und der Schulstraße. Für eine große Anzahl von Baulücken wurden lage- und standortbedingt gesellschaftliche Nutzungen wie Messe, Gewerbe, Gastronomie, Läden und Büros vorgeschlagen, u. a. in der Grimmaischen Straße 6/8, am Brühl 60/62, am Neumarkt, an der Petersstraße, der Nikolaistraße 34 und 53 sowie der Magazingasse 11-13.

Leider wurde auch von diesen Vorstellungen, die Teil der Beschlüsse des Rates der Stadt Leipzig zur weiteren Gestaltung des Stadtzentrums aus dem Jahr 1978 waren, bis 1990 nur sehr wenig realisiert. Dazu zählen die Nikolaistraße 31 mit ca. 49 Wohnungen, die Ritterstraße 12 mit ca. 50 Wohnungen, die Grimmaische Straße 17 mit ca. 40 Wohnungen sowie die Rekonstruktion von denkmalgeschützten Gebäuden wie der *Grönländer* in der Petersstraße, das *Fregehaus* in der Katharinenstraße, das *Bosehaus* am Thomaskirchhof und Teile von *Barthels Hof*. Ende der 70er Jahre waren in der Kleinen Fleischergasse und in der Kloostergasse Baulücken mit 25 Wohnungen und Läden im Erdgeschoss geschlossen worden.

Nach der politischen Wende in den 90er Jahren wurden auf der Grundlage der o. g. Baulückenkonzeption sowie des Rahmenplanes zur Erhaltung des historischen Stadtkerns ca. zehn weitere Baulücken geschlossen. Das Straßenbild vermittelt wieder weitgehend einen intakten Eindruck.

### *Das Passagensystem*

Mit der *Gestaltungskonzeption für die Neugestaltung bzw. Rückgewinnung der Passagen im Stadtzentrum* vom Dezember 1984<sup>41</sup> wurde eine umfassende Dokumentation mit Ana-

<sup>41</sup> Passagen – eine Gestaltungskonzeption. Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig, Dezember 1984.



Bild 5.23: Baulückenkonzeption für das Stadtzentrum. 1983. (Legende siehe rechte Seite.)  
(Quelle: Büro des Chefarchitekten Leipzig 1983)

**ANMERKUNGEN:**

- INNERHALB DES PROMENADENRINGSES GRUNDSTÜTZLICH NUR KLEIN- UND KLEINST-ME WÖLGE, DA KINDER-EINRICHTUNGEN REIST IN GRÖßERER ENTFERNUNG UND NACH ÜBERUNG DES RINGES ERREICHBAR
- ERDGESCHOSS, TEILWEISE ABER AUCH 1. OBERGESCHOSS SIND GRUNDSTÜTZLICH ALS KOMMUNIKATIONS-ZONE FÜR EINE ÖFFENTLICHE NUTZUNG VORGESEHEN – AUßERHALB DES RINGES NUR BEDINGT TEILWEISE, DIE ALS NUR BEDINGT GEEIGNET FÜR WOHNNUNGSBAU AUSGEWIESEN SIND, ERFÜLLEN NUR TEILWEISE DIE HYGIENISCHEN ANFORDERUNGEN
- STANDORTE, DIE ALS NICHT GEEIGNET FÜR WOHNNUNGSBAU AUSGEWIESEN SIND, ERFÜLLEN NICHT DIE HYGIENISCHEN (BEZUGNUNG, LÄRM) U. U. A. ANDERE MINDESTBEDINGUNGEN
- ZUR MÖGLICHEN BAUMASSE WURDEN IM BCI ERMITTLUNGEN ANGEGEBEN, VEREINBART WIRD ÜBER FÜR PLATZ UND ANFAHRS- UND ABFAHRS-LEISTUNG, TÜR- UND TÜR-LEISTUNG, BAUMASSE, DOPPEL- (2-5) DENK- (MÄHLEGE) ANGEBOGEN, ABER JE NACH LÖSUNG, EINE SPEZIELLBAUWEISE AUCH IN DEN ERDGESCHOSS (ODER JE NACH FUNKTION U. UMBANG BUE ANDERE), DIESE SIND MIT SK-A ANGE- GEBEN
- IK = INVESTITIONS-KOMPLEX (GRÖßER ALS BAULLÜCKE), KOMPLEXSTANDORT NACH 1990

GEENET FÜR WOHNNUNGSBAU ZUR REALIS. BIS 1990	VORZUGLICH	BAUMASSE GEEIGNET FÜR	NUR BEDINGT GEEIGNET FÜR KOMPLEXSTÄNDE (AUF DER NACH-INTERNA-)	BAUMASSE GEEIGNET FÜR
31 GRIMMAISCHE STR. 17 32 GRIMMAISCHE STR. 23 33 NIKOLAISTR. 6/10 34 RITTERSTR. 12	ca 40 ME ca 12 ME ca 75 ME ca 50 ME	BKL DKP BKL BKL		BKL DKP BKL BKL
10 GROSSE FLEISCHERG. 6/2 ca 30 ME	BKL	BKL	ca 25 ME	SK-A
11 BRÜHL 8/8	BKL	BKL	ca 20 ME	BKL
15 BRÜHL/BOE RITTERSTR ca 60 ME	BKL	BKL	ca 60 ME	BKL
19 NIKOLAISTR. 31	BKL	BKL	ca 40 ME	BKL
21 REICHSTR. 8/14 (DOPPELH.)	BKL	BKL	ca 60 ME	BKL
22 REKO BRÄUFGASSE 15	BKL	BKL	ca 40 ME	BKL
23 SCHUL- (MARGARETENS-STR.) ca 40 ME	BKL	BKL	ca 40 ME	BKL
31 LÖHR- / HUMBOLDTSTR. ca 43 ME	BKL	BKL	ca 80 ME	BKL
32 LÖHR- / HUMBOLDTSTR. ca 43 ME	BKL	BKL	ca 80 ME	BKL
33 LÖHR- / HUMBOLDTSTR. ca 43 ME	BKL	BKL	ca 80 ME	BKL

**GESELLSCHAFTSBAU (NICHT GEEIGNET FÜR WOHNUNGSBAU)**

• DIE VORSCHLÄGE ZUR NUTZUNG ERGEBEN SICH AUS LAGE UND BE- DART IM STADTKONTEXT ALS BEFORDERLICH, PLANMÄßIG, DURCHBAUWER, DEFF BEIHT FÜR TRADITIONELLE MISCHBAUWEISE.

• ZUR BAUMASSE WURDEN IM BCI ERMITTLUNGEN ANGEGEBEN, VEREINBART WIRD ÜBER FÜR PLATZ UND ANFAHRS- UND ABFAHRS-LEISTUNG, TÜR- UND TÜR-LEISTUNG, BAUMASSE, DOPPEL- (2-5) DENK- (MÄHLEGE) ANGEBOGEN, ABER JE NACH LÖSUNG, EINE SPEZIELLBAUWEISE AUCH IN DEN ERDGESCHOSS (ODER JE NACH FUNKTION U. UMBANG BUE ANDERE), DIESE SIND MIT SK-A ANGE- GEBEN

GESELLSCHAFTSBAU (NICHT GEEIGNET FÜR WOHNUNGSBAU)	VORZUGLICH	BAUMASSE GEEIGNET FÜR	NUR BEDINGT GEEIGNET FÜR KOMPLEXSTÄNDE (AUF DER NACH-INTERNA-)	BAUMASSE GEEIGNET FÜR
5 GRIMMAISCHE STR. 6/8	MESSEH-HOF (ZENTRAL-ÜBERGANG, GASTRO)	SK-A	ca 6/8	SK-A
6 NIKOLAISTR. 34	BIURO LADEN	DEFF		DEFF
7 NIKOLAISTR. 53	BIURO LADEN	SK-A		SK-A
9 GROSSE FLEISCHERGASSE 15	AUSST. LADEN	DEFF		DEFF
12 BRÜHL 60/62	BIURO/GAB. LADEN	DEFF		DEFF
14 NEUMARKT 8/12	MESSEH- LADEN	SK-A		SK-A
15 NEUMARKT 25	CAFF	SK-A		SK-A
16 NEUMARKT 29	BIURO LADEN	SK-A		SK-A
17 PETERSSTR. 33/37	CAFF	SK-A		SK-A
19 OELSSNERS HOF (INNEN)	BIURO GEN./TABER	DEFF		DEFF
20 MAGAZINGASSE 11-15	BIURO ZADEN/TA	DEFF		DEFF
25 DITTRICHING/BOE GARTEN-STR. LADEN	BIURO/LAD.	SK-A		SK-A
26 STADTHAUS	BIURO	SK-A/DEFF		SK-A/DEFF
27 STAATSBANK	BAUKASS.	SK-A/DEFF		SK-A/DEFF
28 TROCHUNING/BOE LEHRSTR.	BIURO LADEN	SK-A		SK-A
29 NORDSTRASSE	BIURO/WE	SK-A/BKL		SK-A/BKL
<b>NICHT BAULLÜCKE (REKO-KOMPLEX)</b>				
17 GEWANDGÄSSCHEN (EHEM. STADTBIBLIOTHEK)	MESSEH- LADEN/ST.	SK-A/DEFF		SK-A/DEFF
18 REKO STADT KRAUHAUS	MESSEH- LADEN/ST.	DEFF		DEFF
<b>NICHT BAULLÜCKEN (INVESTITIONS-KOMPLEXE)</b>				
13 PROSBERGÄSSCHEN	MESSEH- LADEN/ST.	SK-A		SK-A
14 NEUMARKT/UNIV-STR	MESSEH- LADEN/ST.	SK-A		SK-A
15 NEUMARKT/UNIV-STR	MESSEH- LADEN/ST.	SK-A		SK-A

**GESCHÄTZTE KAPAZITÄT NUR DER OBERGESCHOSS (HAUPTNUTZUNG)**

• SK-A: 1.000 m<sup>2</sup> (2-6 OG)  
 • DEFF: VERBUND MIT ZENTR-ME U. MESSEH/BOE/STRASS. 1. OG IM VERB. MIT AUßER KEILER

**GESCHÄTZTE BAUMASSE (HAUPTNUTZUNG)**

• SK-A: 1.000 m<sup>2</sup> (2-6 OG)  
 • DEFF: VERBUND MIT ZENTR-ME U. MESSEH/BOE/STRASS. 1. OG IM VERB. MIT AUßER KEILER

**GESCHÄTZTE BAUMASSE (HAUPTNUTZUNG)**

• SK-A: 1.000 m<sup>2</sup> (2-6 OG)  
 • DEFF: VERBUND MIT ZENTR-ME U. MESSEH/BOE/STRASS. 1. OG IM VERB. MIT AUßER KEILER

lysen und Gestaltungsvorschlägen vorgelegt, um die Erlebnisbereiche der Innenstadt durch die traditionsreichen Einrichtungen der Messestadt – die Passagen, Lichthöfe und Durchgangshäuser – baukulturell und funktionell aufzuwerten.

In seiner Einzigartigkeit bietet das Leipziger Passagensystem für Handel und Gastronomie großartige Chancen und setzt in der City ganz besondere Akzente. Der Zustand vieler Passagen und Durchgänge nach dem Krieg und bis in die 80er Jahre war nicht vergleichbar mit dem Glanz und der Attraktivität der Vorkriegszeit. Deshalb wurden in dem o. g. Dokument die Mängel und Störstellen benannt und mit der Gestaltungskonzeption die notwendigen Maßnahmen zur Erneuerung festgelegt.

Auch die Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar, Wissenschaftsbereich Theorie und Geschichte der Architektur, hatte zu diesem interessanten Thema der sozial-kulturellen Attraktivität der Passagen für das Leipziger Stadtzentrum (unterstützt durch *Horst Siegel* und *Bernd Grönwald*) Studentenarbeiten und Diplomentwürfe anfertigen lassen und publiziert<sup>42</sup>.

Beide Arbeiten, die des BCA von 1984 und die der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar von 1988, waren ausgezeichnete Quellen und Grundlagen für die praktische Planung und Stadtentwicklung, die sich bei den Rekonstruktionen und bei Neubauten mit Passagen in der Nachwendezeit – z. B. dem *Petersbogen* (Petersstraße), dem *Strohsack* (Nikolaistraße) oder der *Brühl-Arkade* (Brühl/Richard-Wagner-Straße) – für Leipzigs Stadtkultur als sehr nützlich erwiesen.

### *Gestaltungskonzeption Nikolaistraße*

Vor dem zweiten Weltkrieg dienten die meisten Geschäftshäuser in der Nikolaistraße dem Pelzhandel. Hunderte von Pelzfirmer hatten hier ihren Sitz. Der Messetrubel und das Pelzgeschäft gaben der Straße den Rang einer Petersstraße bzw. Hainstraße. Ihre Bedeutung war mit dem Bau des Hauptbahnhofes und der in diesem Zusammenhang um 1912/1913 erfolgten Verlängerung bis zur Richard-Wagner-Straße und bis zum Ring enorm gewachsen. Viel alte Bausubstanz wurde in dieser Zeit abgerissen; eine Anzahl repräsentativer neuer Geschäftshäuser im Stil des Historismus entstand zwischen 1900 und 1914 und dokumentierte den Aufstieg des Leipziger Rauchwarenhandels. Dazu gehörten u. a. die Gebäude Nikolaistraße 20-26, *Oelbners Hof* (1907/1908, Architekt *Max Pommer*), Nikolaistraße 28-32, *Steibs Hof* (Baumeister *Felix Steib*), Nikolaistraße 39-45, *Blauer Hecht* (1912, Architekt *Leopold Stentzler*). Die anspruchsvollen, z. T. prächtigen Fassaden mit Sandsteinverkleidungen gaben der Nikolaistraße ein einmaliges Gepräge von Großzügigkeit.

Nach den Kriegszerstörungen fristete die einst sehr belebte Nikolaistraße im Vergleich zu den florierenden Geschäftsstraßen und Fußgängerzonen wie Brühl, Grimmaische Straße, Petersstraße oder Hainstraße ein tristes Dasein. Vom Pelzgewerbe war nicht viel übrig geblieben, Baulücken und Ruinen beeinträchtigten das Straßenbild. Nur wenige Läden waren für Passanten attraktiv. Ende der 70er Jahre musste der Eindruck entstehen, dass dieser nordöstliche Teil der Altstadt, besonders die Nikolai- und die Ritterstraße sowie der Brühl, sowohl hinsichtlich der städtebaulichen Planung als auch in

<sup>42</sup> Autorenkollektiv: Passagen, Analysen und Entwürfe für Leipzig. Schriften der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar Nr. 67. Juli 1988.

der Realisierung von Rekonstruktionen bzw. Sanierungen vernachlässigt worden war. Lediglich eine Baulücke wurde 1979 in der Nikolaistraße mit zehn Wohnungen geschlossen. Anfang der 80er Jahre wurde dann durch das BCA die *Dokumentation Nikolaistraße* in Verbindung mit den *Konzeptionen zur Baulückenschließung und dem Passagensystem* erarbeitet, um auch diesem Gebiet seine Attraktivität zurück zu geben.

Schon 1975 war ein Bürogebäude mit Geschäften im Erdgeschoss für das Unternehmen Interpelz an der Ecke Nikolaistraße/Schuhmachergäßchen errichtet worden. Mehrere Fußgängerzonen wurden bereits in den 70er Jahren gestaltet, ergänzt durch provisorische Grünanlagen (z. B. Teile der Grimmaischen Straße und der Petersstraße, des Thomaskirchhofes und am Hallischen Tor).

### *Der Ideenwettbewerb für das Leipziger Stadtzentrum 1988*

Mit dem Titel »Ideen für Leipzig – Wettbewerb für die Gestaltung des Stadtzentrums« wurden erst im März 1990 in der Zeitschrift »Architektur der DDR« die Ergebnisse eines im Jahre 1988 durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerbes veröffentlicht. In einem redaktionellen Artikel »Ist Leipzig so zu retten?« heißt es u. a.: »In den vorjährigen Oktobertagen entstand nicht nur das Wort von der Heldenstadt Leipzig, sondern auch die besorgte Frage: Ist Leipzig noch zu retten? Angesichts des dramatischen Zustandes der Bausubstanz der Stadt war die Fragestellung bitter ernst zu nehmen. Doch mit dem Blick auf das Leben einer halben Million Bürger kann die Antwort nur eine eindeutig bejahende sein. Leipzig muss gerettet werden, sowohl im Interesse der Bewohner als auch der einmaligen internationalen Funktion der Messestadt, die gerade als Handelsdrehscheibe zwischen Ost und West in einem gemeinsamen europäischen Haus an Bedeutung gewinnen kann.«<sup>43</sup>

Zum Städtebauwettbewerb 1988 wird festgestellt: »Ein Versuch, sich diesem Problem zu nähern, wurde von Architekten bereits 1988 im Ideenwettbewerb Zentrum Leipzig unternommen. Die Ergebnisse dieses Versuchs wurden jedoch in skandalöser Weise bis heute der Leipziger Öffentlichkeit, aber auch den Fachleuten vorenthalten. Unsere Redaktion hatte mehrfach dagegen Protest erhoben, weil wir es als unsere Pflicht ansahen, die Leser über alle Wettbewerbe sachlich zu informieren. Wenn wir jetzt diesen Wettbewerb ausführlich veröffentlichen, so ist dies neben der Information auch ein Beitrag zur vollen Durchsetzung von Autorenrechten der Architekten. Für diesen Wettbewerb wurde von den beteiligten Architekten eine enorme Arbeit geleistet. Es sind so interessante Ideen entstanden, die eine Diskussion auch über generelle Fragen der Architekturentwicklung in unserem Land geradezu herausfordern.«<sup>44</sup>

Und es war tatsächlich so: Am 23. September 1988 fand die Sitzung des Preisgerichtes unter Vorsitz des Staatssekretärs im Ministerium für Bauwesen *Karl Schmiechen* statt, aber erst im Januar 1990 erhielt der Rat der Stadt Leipzig das Protokoll von der Jury-sitzung mit der Unterschrift des Staatssekretärs als offizielles Dokument. Es brauchte fünfzehn Monate für eine Bestätigung der Wettbewerbsergebnisse. Die Gründe für diese Verzögerung waren der katastrophale Zustand der Altbausubstanz, besonders in den

43 Red.: Ist Leipzig so zu retten? In: Architektur der DDR. 39(1990)3. S. 5.

44 Ebenda.



Gründerzeitquartieren, z. B. in der Ostvorstadt, und der rapide um sich greifende bauliche Verfall der Messestadt in vielen Bereichen, auch im Stadtzentrum.

Die Tonnenideologie und das industrielle Bauen um jeden Preis, die Verwendung des Plattenbaus auch im Stadtzentrum unter bewusster Vernachlässigung traditioneller Bauweisen für Rekonstruktion und Sanierung von Altbauten hatten, trotz der politischen Zielstellung und auch der anzuerkennenden Leistungen zur Lösung der Wohnungsfrage, zu der brisanten Fragestellung geführt: »Ist Leipzig noch zu retten?« Schließlich war nicht zuletzt neben der politisch motivierten Forderung nach einer Wende auch der bauliche Zustand der Stadt Grund für die Leipziger, in den Oktobertagen 1989 auf die Straße zu gehen. Im gleichen Heft der o. g. Zeitschrift hat *Peter Bote* unter der Überschrift »Zur Entwicklung der Wohnbausubstanz in Leipzig«<sup>45</sup> einen Beitrag zum baulichen Verfall der Messestadt verfasst.

In dem Artikel »Ideen für Leipzig«, den *Dietmar Fischer* und ich zur Auswertung des Wettbewerbes für die Gestaltung des Stadtzentrums verfasst hatten, haben wir einleitend wegen der vom Ministerium für Bauwesen verursachten Verzögerung festgestellt:

»Zu brisant war offensichtlich das, wozu sich die Architektenschaft unseres Landes einhellig bekannte. Es sollte totgeschwiegen werden. Die, die es taten, hatten nicht den berechtigten Unmut der Wettbewerbsteilnehmer über sich ergehen zu lassen und auch nicht den Zorn der Leipziger Bevölkerung.

So schwierig es war, den Wettbewerb in Gang kommen zu lassen, so unmöglich wurde es, ihn mit Anstand zu Ende zu bringen. Notwendig war er in jedem Falle, schon um diejenigen eines Besseren zu belehren, die der Meinung waren, die Probleme des Leipziger Stadtzentrums seien durch weitere Abrisse, viel Wohnungsbau und weite, billige Plätze zu lösen.[...]«<sup>46</sup>

Die Zeit hat diese Fragen gelöst, noch nicht praktisch, aber vom Denkansatz her. Geschichtlich wird sich der Wettbewerb als Dokument der Umbruchsituation vor dem November 1989 einreihen. Vieles stellt sich heute schon anders dar, als es in der Ausschreibung gefordert war. Bei aller Kritik an den Umständen dieses Ideenwettbewerbes, dessen Aufgabenstellung überzogen war und die berechtigten Wünsche, Forderungen und Probleme der Leipziger Bürger in den Jahren 1988/89 ignorierte: Die Beiträge der Stadtplaner und Architekten waren als Grundlage für künftige Planungen wertvoll und nützlich, auch für die Zeit nach der Wende, als Leipzig zur *Bau-Boomstadt Ost* avancierte.

Stellvertretend für die vielen guten Ideen der 28 am Wettbewerb teilnehmenden Architektenteams soll hier der Erste Preis abgebildet werden (siehe Bild 5.24). Das Autorenkollektiv der Bauakademie hat in einem klaren Gesamtkonzept die städtebaulich-räumliche Grundstruktur der historisch gewachsenen Situation respektvoll und zeitgemäß weiter entwickelt und mit einer traditionellen Straßen-, Platz- und Raumstruktur und unter Berücksichtigung von Passagensystemen und Fußgängerzonen eine bemerkenswerte Qualität erreicht, die durch gestalterische Maßstäblichkeit und Geschlossenheit charakterisiert wird. Viele einzelne Bebauungsvorschläge z. B. für den Sachsenplatz, den Wilhelm-Leuschner-Platz, den Burgplatz, die Petersstraße oder den Bereich Am Hallischen Tor enthielten sehr gute Anregungen für die weitere Planung.

<sup>45</sup> Peter Bote: Zur Entwicklung der Wohnbausubstanz in Leipzig. Ein Beitrag zur Geschichte des baulichen Verfalls der Messestadt. In: *Architektur der DDR*. 39(1990)3. S. 42f.

<sup>46</sup> Dietmar Fischer, Ambros G. Gross: Ideen für Leipzig, Wettbewerb für die Gestaltung des Zentrums. In: *Architektur der DDR*. 39(1990)3. S. 9-42.



Bild 5.24: Ideenwettbewerb Stadtzentrum Leipzig (1988). Erster Preis. Entwurf Bauakademie der DDR, Institut für Städtebau und Architektur.  
(Quelle: Architektur der DDR 39(1990)3. 1. Umschlagsseite.)

*Stadtgestalt und Stadtbild, Stadttypik Leipzigs*

Eine Studie zum Generalbebauungsplan der Stadt Leipzig vom Januar 1989<sup>47</sup>, von *Marta Doehler* im BCA erarbeitet, ist eine der wesentlichen theoretischen Arbeiten zur Leipziger Stadtplanung in den 80er Jahren. In einer Analyse der Stadtentwicklung von den Anfängen bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden Erkenntnisse und Schlussfolgerungen für die Stadtgestaltung und das Stadtbild im Rahmen der Generalplanung ermittelt. In dem Prozess vom Werden und Wachsen einer Stadt, vom Bewahren des Alten und Verändern durch das immer wieder notwendige Neue wurden Leipzigs Stadttypik dargestellt und wertvolle Grundlagen für die Stadtplanung insgesamt und das Stadtzentrum und den zentralen Bereich insbesondere geschaffen. Im Vorwort der Studie wird u. a. folgende Aussage getroffen: »Das Bild, das Bewohner und Gäste von Leipzig haben, wird vor allem im Stadtzentrum geprägt. Nutzungsvielfalt und kommunikative Eigenschaften, erlebbare Geschichte und städtebaulich-architektonische Reize bestimmen das unverwechselbare Milieu des Stadtzentrums. Vor allem die hier ansässige Messefunktion ist eine Besonderheit und Ursache dafür, dass jährlich viele Gäste das Stadtzentrum besuchen. Sie identifizieren die Stadt mit dem von ihnen erlebten Ausschnitt. [...]

Planerische Konsequenz ist die zielgerichtete Aufwertung des Stadtkerns, wobei Erhaltungsmaßnahmen an der Altbausubstanz den Vorrang gegenüber Neubaumaßnahmen haben. [...] Auf einer Fläche von nur 0,35 % des Gesamtterritoriums der Stadt konzentrieren sich in einmaliger Weise zentrale Funktionen von kommunaler, regionaler und internationaler Bedeutung. Vor allem die Messehäuser sind zweimal jährlich Magnet für viele Besucher aus dem In- und Ausland. Mit der Messefunktion überlagern sich die verschiedensten anderen Nutzungen: Theater, die Oper, das Gewandhaus, die Karl-Marx-Universität, staatliche Institutionen, gesellschaftliche Organisationen, Läden und Gaststätten. Gerade diese Nutzungsvielfalt, -dichte und -überlagerungen verursachen die starke Frequentierung des Stadtkerns und seine wertvollen kommunikativen Eigenschaften. Eine Problemanalyse der aktuellen Situation des Leipziger Stadtzentrums war Anlass und Voraussetzung für die Ausschreibung eines städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerbes. Als eine erste Verallgemeinerung der Wettbewerbsergebnisse kann man an dieser Stelle Planungsprämissen für das städtebauliche Leitbild formulieren, die als Entscheidungsgrundlage für die Baumaßnahmen der nächsten Jahre und Jahrzehnte dienen können:

- Vollständiger Erhalt der Altbausubstanz in all ihren Teilen,
- konsequente Aufwertung durch Instandsetzung und Rekonstruktion,
- Einordnung von Neubauvorhaben, die höchsten architektonischen Ansprüchen genügen, in eine intakte Nachbarschaft der Altbausubstanz, städtebauliche Verdichtung,
- funktionelle Aufwertung des Stadtzentrums durch Konzentration der sozialen Infrastruktur, von Arbeitsstätten und Wohnen in multifunktionalen Komplexen.«<sup>48</sup>

47 Studie zum Generalbebauungsplan für die Stadt Leipzig, Stadtgestalt – Stadtbild – Stadttypik. Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig. Unveröff. Manuskript. Januar 1989.

48 Ebenda. S. 9.

## 5.6. Zurück zu den historischen Baufluchten in der Altstadt

### *Die Planung des Stadtzentrums in der Zeit der politischen Wende*

Die Stadtplanung Leipzigs erfuhr in der Zeit der politischen Wende große Aufmerksamkeit durch Fachleute, Architekten und Stadtplaner aus dem In- und Ausland sowie von seiten der Leipziger Bürger. »Ist Leipzig noch zu retten?« war auch der Titel einer Fernsehsendung mit einem Interview des damaligen Chefarchitekten *Dietmar Fischer*, in dem objektiv die Ursache dieses Zustandes analysiert und notwendige, auch mögliche Auswege aus der Misere gezeigt wurden.

Die Unzufriedenheit mit dem baulichen Zustand vieler Gebäude und Altbauwohnungen, mit der städtebaulich vernachlässigten Entwicklung und Gestaltung des Stadtzentrums infolge mangelnder materieller und finanzieller Möglichkeiten war sehr groß, so dass die lebhafteste Kritik der Leipziger am Zustand der Stadt nicht an den Verantwortlichen vorbei gehen konnte. Ursachen für den eskalierenden Verfall der Altbausubstanz – und bekanntlich nicht nur in der Messestadt Leipzig, sondern in fast allen großen Städten des Landes – wurden von Architekten, Bauschaffenden, Bildenden Künstlern und interessierten Bürgern in der Leipziger Volksbaukonferenz vom 6./7. Januar 1990 offengelegt. Die Überbetonung des industriellen Bauens und die Vernachlässigung traditioneller Bauweisen, des Bauhandwerkes und der Baureparaturkapazitäten wurden ebenso kritisch angesprochen wie städtebauliche und politische Fehlentscheidungen.

In der Präambel zum Konferenzmaterial wurden in deutlichen Formulierungen die entstandene Situation und die Notwendigkeit einer anderen Baupolitik und Stadterneuerung betont: »Leipzig, eine ehemals glanzvolle und blühende Großstadt, die den Zweiten Weltkrieg mit einem Zerstörungsgrad von nur 25 % überlebte, ist heute in ihrem Zentrum und in den Vorstädten verfallener denn je. Unordnung, ja Verwahrlosung prägen das äußere Bild dieser, unserer Vaterstadt!

Eine verfehlte Baupolitik hat die Infrastruktur herunter gewirtschaftet und die Stadt als kulturellen Lebensraum bedenklich entwertet. Mit der 1. Leipziger Volksbaukonferenz wollen die Initiatoren, das sind die Bezirksleitung des Kulturbundes, des Verbandes Bildender Künstler und des Bundes der Architekten, eine Baupolitik anregen, die von allen Leipzigern getragen wird und voll den Bedürfnissen der Bürger unserer Stadt entspricht.

Die im Oktober 1989 von den Bürgern unserer Stadt erstrittenen Veränderungen gesellschaftlicher Bedingungen geben uns die Chance des Anfangs der Erneuerung der baulichen Umwelt.

Erfüllen wir die missbrauchte Losung ›Bauen geht alle an‹ mit Inhalt und Leben, sorgen wir gemeinsam dafür, dass Leipzig in seiner historisch gewachsenen Substanz erhalten und erneuert wird.«<sup>49</sup>

Im Tagungsmaterial und in den lebhaften Diskussionen wurden in aller Schärfe die Ursachen des baulichen Niederganges angeprangert und Wege für eine Baupraxis im Interesse der Bürger gezeigt. Eine der grundlegenden Forderungen war die Weiterführung der Innenstadtplanung auf der Grundlage der Baufluchten, wie sie vor dem Zweiten

49 1. Volksbaukonferenz in Leipzig, 6./7.1.1990. Tagungsmaterial.

Weltkrieg bestanden. Dieses Städtebaukonzept entsprach weitgehend meinen Vorstellungen, da es mit dem *Wiederaufbauplan von 1949* vergleichbar war: Die historische Altstadt sollte durch die Wiederherstellung des traditionellen Raumgefüges an Attraktivität gewinnen.

### *Das städtebaulich-räumliche Konzept für die City von 1990*

Im Auftrag des Rates der Stadt haben wir 1990 im BCA den neuen *Rahmenplan*<sup>50</sup> für die Innenstadt erarbeitet (siehe Bild 5.25). Ein Vergleich mit dem *Wiederaufbauplan 1949* zeigt deutlich die Absicht, den Auflösungstendenzen im städtebaulichen Raum ein Ende zu bereiten und die Proportionen der historischen Altstadt wieder ins Auge zu fassen. Dabei sollten die behutsame Stadterneuerung, die Sanierung der noch umfangreich bestehenden Altbauten und Denkmalobjekte in der City und der Bau neuer Gebäude in bester architektonischer Qualität Hand in Hand gehen. Diesem Ziel diente auch die parallel zum Rahmenplan verfasste und von der Stadtverordnetenversammlung bestätigte Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für das Leipziger Stadtzentrum (Historische Altstadt), die auch heute noch gültig ist.

In der Ausstellung »Pro Leipzig – Ansätze zur behutsamen Stadterneuerung« vom 8. bis 22. November 1990 haben wir der Öffentlichkeit den *Entwurf des Rahmenplanes* und die *Örtliche Bauvorschrift für das Leipziger Stadtzentrum (Gestaltungssatzung)* vorgestellt. Im Begleittext zur Ausstellung schreibt die Architektin und Stadtplanerin *Heike Scheller* (BCA) u. a. »Wie bleibt Leipzig Leipzig?: [...] erst die Dialektik von Aneignung (Analyse der Leipziger Gestalttypik) und Vergegenständlichung (bauliche Bewahrung und Weiterführung der Leipziger Gestalttypik) ist die Triebkraft jeder kulturellen Entwicklung. Deshalb der erste Versuch, Leipziger Originalität in einer örtlichen Bauvorschrift (Satzung) zu bewahren. Der Geltungsbereich der vorgestellten Satzung erstreckt sich auf das Stadtzentrum (innere Altstadt) von Leipzig und auf beide Seiten des Promenadenringes einschließlich Ringgrün. Weitere Satzungen, so für das Musikviertel, das Waldstraßenviertel, die alten Ortslagen usw. mit Fortschreibung deren charakteristischer Merkmale müssen und werden folgen.

Der Inhalt der Bauvorschrift spannt sich von allgemeinen Forderungen zur Erhaltung des gewachsenen Stadtgrundrisses und Stadtbildes über spezielle Forderungen an Einzelgebäuden bei Neubauten und Renovationen bis hin zu Anforderungen an Werbeanlagen. Ein dritter Abschnitt befasst sich mit Verfahrensvorschriften. [...]

Der Schwerpunkt der Satzung liegt auf dem Erhalt und der Wiederherstellung der Raumstruktur des Leipziger Stadtzentrums. Der Stadtkern war eine massiv überbaute Fläche, die einen intensiven Funktionsorganismus enthielt, sich geschlossen nach außen demonstrierte und von einem relativ regelmäßigen Netz von Geschäftsstraßen mit ergänzenden Wohnstraßen, Gassen, Passagen, Durchgängen und Durchhöfen durchzogen wurde und in dem Plätze eine Ausnahmeerscheinung und funktionelle Notwendigkeit waren. Das Rückgrat der Raumstruktur bildeten die Nord-Süd- und zwei Ost-West-Achsen, an die die wichtigsten Plätze der Stadt angelagert waren, und die durch die Kriegsverluste und die Bautätigkeit der letzten 45 Jahre nahezu aufgeweicht sind.

<sup>50</sup> Rahmenplan und Erhaltungs- und Gestaltungssatzung für das Leipziger Stadtzentrum (Historische Altstadt). Rat der Stadt Leipzig, Büro des Chefarchitekten. Leipzig 1990.

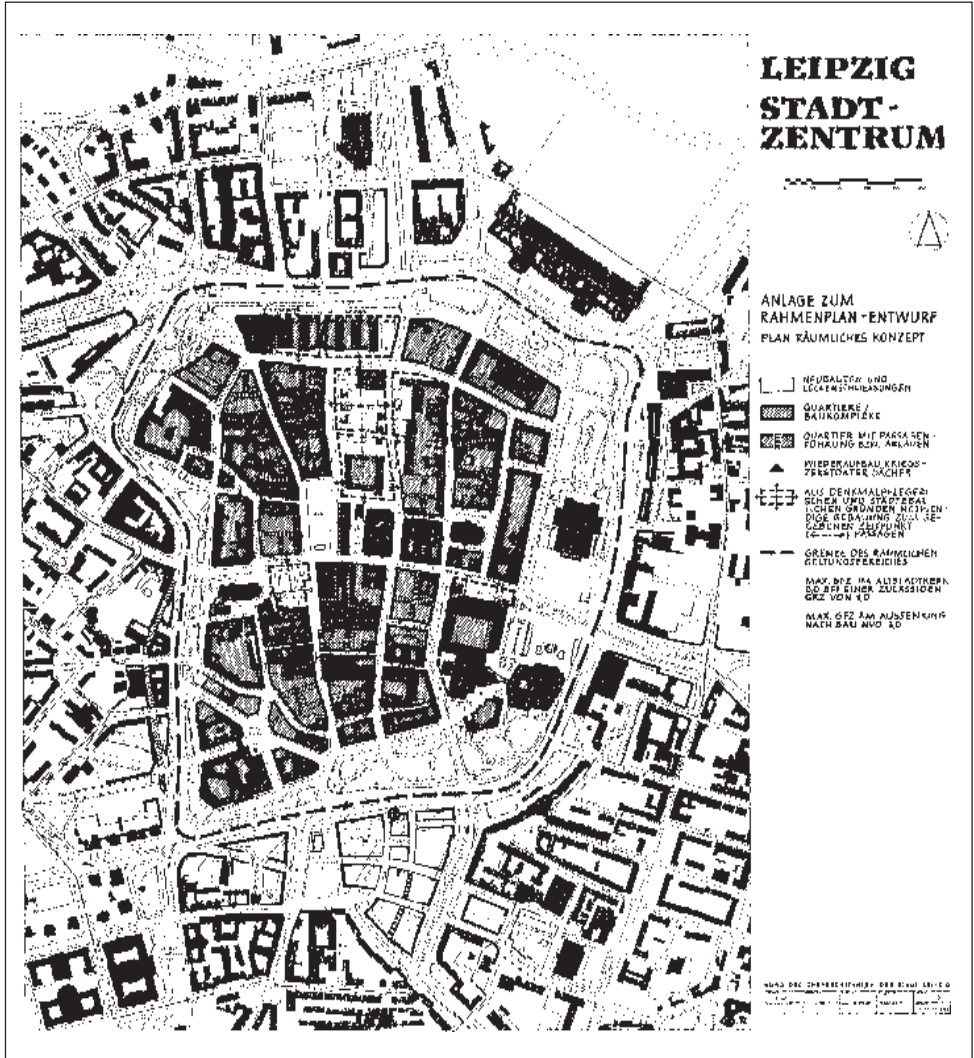


Bild 5.25: Rahmenplan (Entwurf) für die Innenstadt – räumliches Konzept 1990.  
(Quelle: Büro des Chefarchitekten Leipzig, 1990.)



Diese überkommene, glücklicherweise sehr resistente und wiederherstellbare Stadtkomposition bietet in ihrer Konzentriertheit – verbunden mit den feinen Raffinessen stadtplanerischen und architektonischen Geschicks (Erker, Eckbetonungen, Dominanten, Straßenversatz, Ausblicke und Einblicke, Straßenkrümmungen und Platzwandführungen) – all das, was man von einer guten Stadtstruktur verlangt: Überschaubarkeit, Erkennbarkeit, Orientierbarkeit, Einprägsamkeit und Unverwechselbarkeit.«<sup>51</sup>

Mit dem Rahmenplan und der Gestaltungssatzung haben wir richtige Weichen für das Planen und Bauen im Stadtzentrum gestellt. Es ist interessant, wie schnell nach den Veränderungen der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse auch für das Baugehen die Voraussetzungen dafür geschaffen wurden, dass Leipzig in kürzester Zeit zur Boom-Town in Ostdeutschland wurde. Ich habe im Rathaus noch als amtierender Leiter des Stadtplanungsamtes bis 1992 mit erlebt, wie tagtäglich Dutzende Investoren und Alteigentümer Projektstudien und Planungsideen für Leipzig vorstellten. In der Tat, es wurde sehr schnell gehandelt, entschieden, saniert und neu gebaut, darunter viel gute und bemerkenswerte Architektur, aber auch Mittelmäßiges.

Dreizehn Jahre nach der Fernsehsendung »Ist Leipzig noch zu retten?« ist am 22./23. Juni 2002 in der Leipziger Volkszeitung auf der Titelseite zu lesen »Bauen und Wohnen: Leipzig erhält die besten Noten.« Im Innern folgt dann das erstaunliche Ergebnis einer Umfrage des Meinungsforschungsinstitutes EMNID zur Bau- und Wohnkultur von sechs deutschen Metropolen.<sup>52</sup>

Rückblickend auf nahezu ein halbes Jahrhundert Planen und Bauen im Leipziger Stadtzentrum ist eine Bewertung der Aufbauleistungen in den ersten Nachkriegsjahren unter schwierigsten Bedingungen bzw. der zahlreichen städtebaulichen und architektonischen Planungen und Bauten in den darauf folgenden Jahrzehnten in erster Linie Angelegenheit der Bürger dieser Stadt. Die Bauarbeiter und Handwerker, Ingenieure, Architekten und Stadtplaner haben unter den gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und finanzieller Engpässe größte Anstrengungen unternommen, um die Stadt Leipzig und das Stadtzentrum entsprechend den gegebenen Möglichkeiten wieder aufzubauen und zu gestalten. Dass es neben positiven Erfahrungen aus dieser Zeit auch über Mängel und Fehlentscheidungen zu berichten gibt, habe ich in diesem Beitrag zu verdeutlichen versucht. So werden gegenwärtig Bauten aus der DDR-Zeit abgerissen, die entweder städtebaulich willkürlich in die vorhandene Stadtstruktur eingeordnet wurden oder nicht mehr den gegenwärtigen Nutzungsanforderungen entsprechen (z. B. Messaum am Markt). Für die Architekten dieser Gebäude sind diese Vorgänge nicht leicht nachvollziehbar, aber im Kontext der Stadtentwicklung vielleicht verständlich. Anliegen dieses Beitrages ist es auch, an einige Planungen und Ideen der Leipziger Architekten und Stadtplaner zu erinnern, die zur Zeit der DDR nicht realisiert werden konnten.

51 Heike Scheller: Eine örtliche Bauvorschrift für das Leipziger Stadtzentrum. In: Pro Leipzig, Ansätze zur behutsamen Stadterneuerung. Leipzig 1990.

52 Leipziger: »Unsere Stadt hat Profil«. Meinungsforschungsinstitut Emnid befragte Bewohner von sechs Metropolen zur Bau- und Wohnkultur. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 22./23.6.2002. S. 13.

## 6. Entwicklung des Wohnungsbaus und seiner materiell-technischen Basis

*Peter Zetzsche*

### 6.1. Ausgangslage und Neubeginn 1945-1950

Nach der Zerschlagung des deutschen Faschismus 1945 bot sich – wie überall – auch in Leipzig ein furchtbares Bild der Zerstörung. Die Stadt blutete aus zahlreichen Wunden. Von 225 000 Wohnungen waren etwa 80 000 total zerstört oder beschädigt.<sup>1</sup> Leipzigs Zerstörung war jedoch geringer als die der ostdeutschen Großstädte Dresden, Magdeburg, Chemnitz und Halle.

Das Grundanliegen der ersten Zeit nach Kriegsende bestand darin, unter kompliziertesten Bedingungen in der Stadt Leipzig vielen Menschen wieder ein »Dach über dem Kopf« zu schaffen. Dafür wurden alle Kräfte gebraucht. Hunger, Not, Seuchengefahr und Ausweglosigkeit prägten das Bild des Alltags, aber auch der Wille, die schweren Schäden zu beseitigen, die der Stadt durch 31 Bombenangriffe zugefügt worden waren. Trümmer und Schutt zu beraumen, war eine Grundvoraussetzung für die Wiedergewinnung des so dringend benötigten Wohnraums. Vordringlich galt es, die Ernährung für die Bevölkerung zu sichern, die gesundheitliche Betreuung zu gewährleisten, das Leben in allen gesellschaftlichen Bereichen wieder in Gang zu setzen: ein Arbeitsprogramm für die »Aktivisten der ersten Stunde«.<sup>2</sup>

Am 16. Juli 1945 erließ der damalige Militärkommandant der Stadt Leipzig, Generalleutnant *Nikolai Iwanowitsch Trufanow* den Befehl Nr. 5,<sup>3</sup> in dem alle Betriebe, Gewerbe und Handelsunternehmen aufgefordert wurden – sofern das bisher nicht geschehen war –, ihre Tätigkeit wieder aufzunehmen. Die Bevölkerung wurde aufgerufen, die Baubetriebe bei der Entrümmerng zu unterstützen. Die freiwillige Mithilfe der Bevölkerung war die größte Leistungskraft in dieser Zeit, denn die technische Ausrüstung der verbliebenen Baubetriebe war sehr gering und den Anforderungen nicht gewachsen. Der entscheidende Schritt zu einer eigenen materiell-technischen Basis war die Gründung der Städtischen Wiederaufbaugesellschaft mbH am 10. August 1945. Das Aufbauamt der Stadt übernahm acht Firmen vorerst in Treuhänderschaft bzw. bildete fünf Abteilungen neu. Damit wurde an eine Tradition aus der Zeit von 1919 bis 1933 angeknüpft, als es in der Stadt Leipzig bereits eine städtische Baugesellschaft mit 255 Arbeitskräften gab. Der

---

1 Nach Walther Beyer: Denkschrift. Leipzig, 31. März 1946. Stadtarchiv Leipzig.

2 Siehe »10 Jahre DDR«. Rat der Stadt Leipzig, Leipzig 1959. S. 28.

3 Siehe Chronik des VEB Baukombinat Leipzig 1945-1983. Leipzig 1986. S. 9.

neue Betrieb wurde untergliedert in Holzbau, Maurer, Transport, Waggonbau, Baustoffbeschaffung, Sand- und Mörtelbereitstellung, Metallbau und Revision.<sup>4</sup> Durch die eingeleiteten Maßnahmen, die von der Bevölkerung auf vielfältige Art und Weise unterstützt wurden, wurden bis Ende 1945 bereits ca. 10 000 Wohnungen instandgesetzt.

Diese Aufgaben mussten durch viele neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den staatlichen Organen bewältigt werden, die nur Erfahrungen aus den Betrieben, aus Wohngebieten, aus Zuchthäusern und Konzentrationslagern mitbrachten. Dagegen wurden 5591 Beamte, Angestellte und Nazifunktionäre wegen ihrer aktiven faschistischen Betätigung aus dem Verwaltungsapparat entfernt.<sup>5</sup> In einem relativ kurzen Zeitraum war es möglich, rund 20 000 Haus- und Straßenbeauftragte für die ehrenamtliche demokratische Mitarbeit zu gewinnen. Sie waren unermüdlich auf den Beinen, machten Bestandsaufnahmen, registrierten Wohnungen und Wohnraum, schufen Grundlagen für eine gerechte Verteilung und halfen bei der Seuchenbekämpfung.

### *Zur Ausgangslage auf dem Gebiet der Wohnungswirtschaft*

Die Ausgangslage dieser Stadt im Jahre 1945 wurde durch den Bedarf an Wohnraum für über 150 000 Wohnung suchende Menschen bestimmt: In den Umsiedlerlagern der Stadt lebten zeitweilig 90 000 Menschen; im Dezember 1945 hatten 61 000 Einwohner keine Wohnung.<sup>6</sup> Nicht nur die Bauschäden und die Umsiedler stellten hohe Anforderungen an die Wohnungsversorgung, sondern auch das Erbe vorangegangener Jahrzehnte hatte üble Spuren hinterlassen. In der Zeit von 1937 bis 1945 war der Wohnungsbau in der Stadt immer weiter abgesunken (siehe Bild 6.1). Viele werden von den früheren Wohngebieten Seeburgviertel, Oberlütterstraße, Rabet, Ostvorstadt schon gehört, die meisten aber werden diese Elendsquartiere der Stadt Leipzig nicht mehr kennen gelernt haben. Groß war die Aufgabe, diese unwürdigen Bedingungen zu verändern! Solche Quartiere wurden in der DDR niemandem mehr angeboten. Kellerwohnungen und Dienstboteneingänge von Wohnhäusern wurden sehr schnell beseitigt.

Aus der Analyse des Wohnungsbestandes in Leipzig im Jahre 1945 geht hervor, dass von den 227 000 Wohnungen, die erfasst wurden, 78 000 Wohnungen vor 1890 gebaut worden waren.<sup>7</sup> Daraus ergab sich die Notwendigkeit, den Neubau von Wohnungen und die Modernisierung, Instandsetzung und Werterhaltung in ihrer Komplexität zu sehen: ein Problem, das über vier Jahrzehnte hinweg nicht gelöst wurde.

Im August 1945 wurde durch den Oberbürgermeister *Erich Zeigner* im Einverständnis mit dem Block der antifaschistisch-demokratischen Parteien eine Verordnung über die Zwangsbewirtschaftung des vorhandenen Wohn- und Gewerberaumes erlassen.<sup>8</sup>

Mit dem Aufruf der KPD vom 11. Juni 1945 war die Orientierung für die Arbeit gegeben. Der Arbeitsausschuss Bau, der sich danach bildete, orientierte auf die Erfassung der Wohnbauten und ihrer Schäden sowie auf die Überwachung der Instandsetzungsarbeiten.

4 Siehe »10 Jahre DDR«, S. 28.

5 Ebenda.

6 Neues Leipzigerisches Geschicht-Buch. Hg.: Klaus Sohl [Direktor des Stadtgeschichtlichen Museums]. Leipzig, 1990. S. 273.

7 Ebenda.

8 Ernst Lohagen: Über den Neuaufbau einer demokratischen Verwaltung in Leipzig. Der Weg zur DDR. Berlin, 1959.

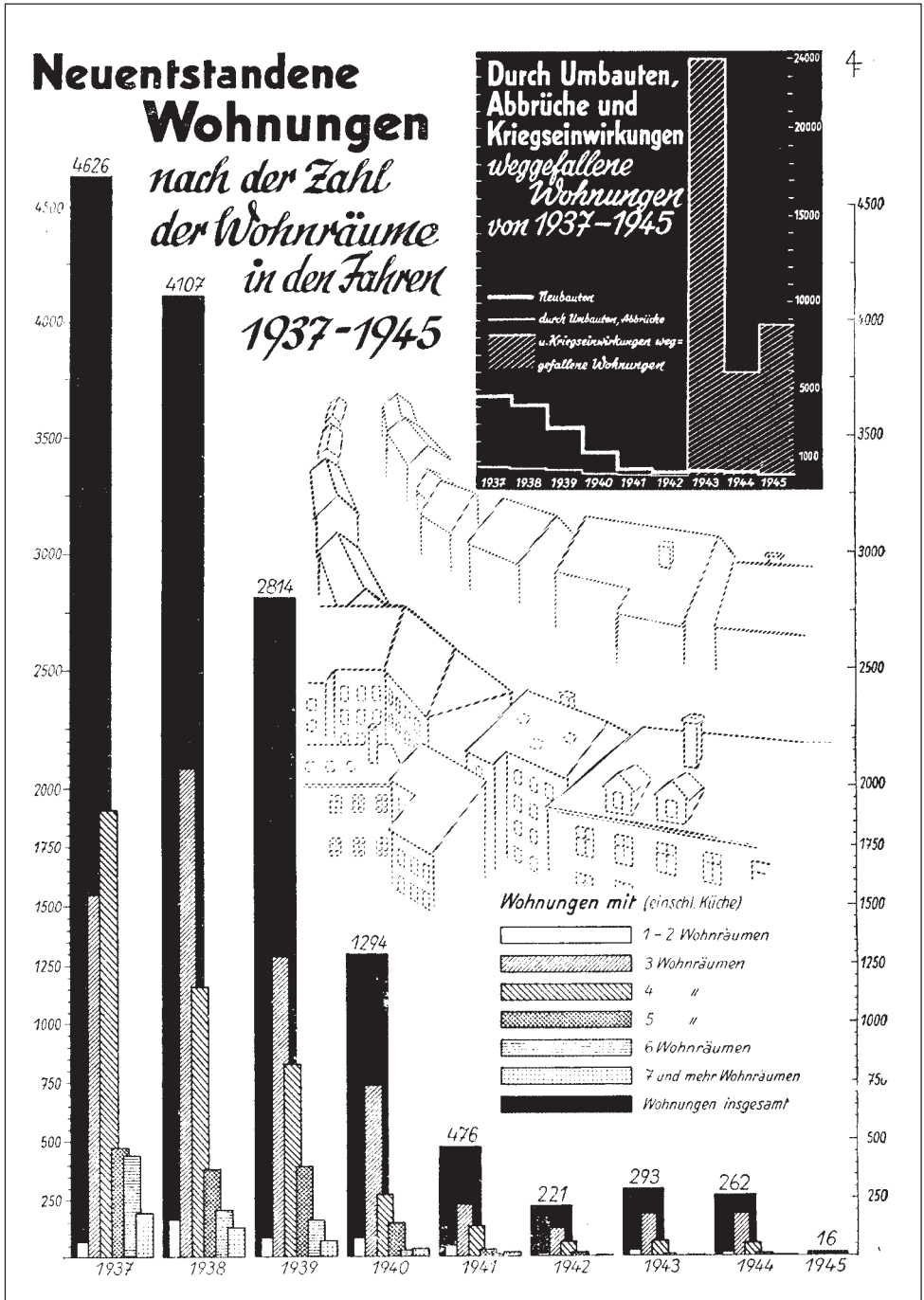


Bild 6.1: Wohnungsneubau in Leipzig 1937-1945.  
 (Reproduktion aus: Statistisches Jahrbuch der Messestadt Leipzig 1929/1945. Leipzig 1946. S. 12)

Diese Aufträge ergingen an die neu geschaffenen antifaschistischen Straßenbeauftragten. Bürgermeister *Kurt Roßberg*, Stellvertreter des Oberbürgermeisters, entwarf eine Aufbaukonzeption. Die Instandsetzung der beschädigten Wohnungen wertete er als das dringendste Problem. Im Juli 1945 beriet der Bauingenieur *Gustav Batera* den Rat, um die Bauaufgaben nach der Dringlichkeit einzustufen und beginnen zu können. Es war auch zu entscheiden, ob der Wohnungsbau außerhalb oder innerhalb des Zentrums erfolgen sollte. Es gab auch Auffassungen, Wohnungen am Stadtrand oder in Umlandgemeinden zu bauen.

Nach Gründung der SED im Jahre 1946 wurde der Aufbauplan der Stadt Leipzig verkündet. Das Wahlprogramm in Vorbereitung der Kreistags- und Gemeindewahlen setzte unter der Losung »Unsere Heimatstadt Leipzig im Wiederaufbau« folgende Schwerpunkte:

- beschleunigte Wiederherstellung von Wohnungen im städtischen und im privaten Besitz,
- Fertigstellen von möglichst weiteren 5000 Wohnungen bis Ende 1946 zu den bisher instandgesetzten 34 000 Wohnungen,
- Wiederherstellung weiterer schwerbeschädigter 20 000 Wohnungen in den nächsten zwei Jahren.<sup>9</sup>

Anlässlich der Kreistags- und Gemeindewahlen im September 1946 wurde öffentlich Rechenschaft darüber gelegt, dass trotz Mangel an Material und Arbeitskräften, trotz Spekulanten- und Schiebertum, trotz Hunger und Not etwa 43 000 Wohnungen wieder instandgesetzt worden waren.<sup>10</sup> Fürwahr eine große Leistung, die die Bevölkerung vollbracht hatte, dank zielstrebigem Arbeit der Verantwortlichen in den neuen staatlichen Organen, dank auch der unmittelbaren Unterstützung durch die sowjetische Stadtkommandantur und aller demokratischen Parteien und gesellschaftlichen Organisationen.

### *Erste Schritte zur Schaffung der materiellen Grundlagen für das Bauen*

Die erste Leipziger Nachkriegsmesse vom 8. bis 12. Mai 1946 war auch für die materiell-technische Basis des Bauens bedeutsam. Ausstellungsmuster und Verfahren für materialsparende Bauweisen, wie stahlarme Betondecken, Betonskelettbau sowie Ziegelputzgeräte und -maschinen oder Rütteltische für die Betonwarenherstellung, waren zu sehen und kamen nach und nach in Leipzig zum Einsatz.

Beim Volksentscheid am 30. Juni 1946 entschieden sich 283 453 Leipziger (rund 75 Prozent der abgegebenen Stimmen) für die Übergabe von Betrieben der Kriegs- und Naziverbrecher in das Eigentum des Volkes.<sup>11</sup> Auf der Grundlage des Volksentscheides wurden 262 Betriebe entschädigungslos enteignet.<sup>12</sup> In Sachsen war die monopolisierte Bauwirtschaft besonders stark vertreten. Der größte deutsche Baukonzern, Philipp Holzmann, hatte bedeutende Niederlassungen in Dresden und Leipzig sowie eine umfangreiche Lagerwirtschaft in Frohburg. Neben den sächsischen Niederlassungen der Baukonzerne Dyckerhoff & Widmann sowie Wayss & Freytag gab es in Leipzig oder in der unmittelbaren Nähe Niederlassungen der Baukonzerne Beton- und Monierbau, Grün und

9 Wahlprogramm zu den Kreistags- und Gemeindewahlen 1946. Stadt Leipzig.

10 Willi Pieper: Zur Geschichte des Bauwesens der DDR. Bd. 2. 1945-1949. Berlin 1989. S. 24.

11 Neues Leipzigerisches Geschicht-Buch. S. 280.

12 Ebenda.

Bilfinger sowie Hoch- und Tief AG, die alle maßgeblich am Aufbau der Rüstungswerke und Kriegsindustrie in und um Leipzig beteiligt gewesen waren. Auch der Flick-Konzern war in Leipzig mit seiner Filiale Grundbau sowie Grundstücks- und Bau AG Gohlis vertreten.<sup>13</sup>

13 Firmen wurden der städtischen Bauwirtschaft infolge des Volksentscheids zugeführt sowie zwei weitere Firmen im Zuge der Bodenreform. Insgesamt betraf das 3500 Beschäftigte aus folgenden Betrieben: Kies- und Mörtelwerk I, vorm. Leipziger Westengesellschaft, Kies und Mörtelwerk II, vorm. Robert Inne, Malerbetrieb Emil Damm, Hoch-, Tief-, Straßen- und Eisenbahnbau, Werk I, Sager und Woerner, Werk II, Dr. H. Fehlberg, Werk III, Werner Meuschke, Werk IV, Voigt und Böhme, Werk V, R. Tagemann AG, Fliesen, Werk I, Greim und Co, Werk II, Georg Kühne, Holzbau Werk I, Richard Mekelnburg, Werk II, Herbert Heine, Werk II, Dr.-Ing. Erich Seidel, Ingenieurbau, Philipp Holzmann AG.<sup>14</sup>

Die Betriebe wurden zur »Vereinigte Ingenieur-Baubetriebe GmbH« zusammengeführt. Die Umbenennung in »Städtische Bauhof GmbH« im August 1946 entsprach der weiteren Profilierung der Leistungen, die von 2860 Kollegen und Kolleginnen erbracht wurden. So war zu dieser Zeit die Enttrümmerung besonders wichtig. Bis April 1947 wurden ca. 16,3 Millionen Mauersteine sowie Eisenträger und Holzbalken geborgen. Das half, neben der Trümmerbeseitigung auch Materialengpässe zu überwinden. Trotz dieser guten Ergebnisse hatte der kommunale Baubetrieb in den ersten Jahren des Wiederaufbaus große Schwierigkeiten zu überwinden: Die Versorgung mit Baumaterialien war nicht ausreichend, gegenüber der sowjetischen Administration mussten Wiedergutmachungsverpflichtungen erfüllt werden und es mangelte an qualifizierten Facharbeitern. Probleme bereiteten die noch sehr niedrigen Löhne für Bauarbeiter. Teilweise wurden Bauarbeiter für den Braunkohlebergbau abgezogen, so dass sich die Gesamtzahl der Beschäftigten des städtischen Bauhofs von 2900 im Januar 1946 auf etwa 2000 im März 1948 verringerte, die auf ca. 200 Baustellen tätig waren. Trotz dieser Schwierigkeiten entwickelte sich der Leipziger Bauhof zu einem wichtigen Betrieb des kommunalen Bauwesens.<sup>15</sup> Für den beruflichen Nachwuchs wurde z. B. am 1. September 1949 der Lehrbauhof des kommunalen Wirtschaftsunternehmens der Stadt Leipzig Gruppe Bau (vormals Städtischer Bauhof GmbH) eröffnet. 63 Bau-, 12 Tischler- und 17 Zimmererlehrlinge begannen ihre Lehre. Aber auch zahlreiche Erwachsene wurden auf dem Wege der Umschulung zu Maurern ausgebildet, was für die damalige Zeit von ganz besonderer politischer und sozialer Bedeutung war.

Die Bevölkerung leistete im »Nationalen Aufbauwerk« in den Jahren 1949/50 rund 500 000 freiwillige Arbeitsstunden, barg dadurch ca. 4,5 Millionen Mauersteine und gewann sie als Bausteine wieder. So gehörte Leipzig Ende 1950 zu den Städten im Osten Deutschlands, in denen die Aufräumungsarbeiten am weitesten fortgeschritten waren. Aber das Tempo des Wiederaufbaus und die dazu erforderliche materiell-technische Basis des Bauwesens hielten nicht ausreichend Schritt.

Im Juli 1948 hatten die Vereinigungen Volkseigener Betriebe (VVB) als Verwaltungsorgane ihre Tätigkeit aufgenommen. Für die Bauwirtschaft wurde vorerst in jedem Land

13 Willi Pieper: Zur Geschichte des Bauwesens der DDR. S. 51.

14 Walther Beyer: Denkschrift. Leipzig 25.7.1946. Stadtarchiv Leipzig.

15 Willi Pieper: Zur Geschichte des Bauwesens der DDR. Bd. 2. 1945-1949. Berlin 1989. S. 57.



der sowjetischen Besatzungszone eine VVB Bau geschaffen. Zur damals größten Vereinigung volkseigener Betriebe, der VVB Bau Sachsen, gehörten Kapazitäten der enteigneten Firmen Dyckerhoff & Widmann, Wayss & Freitag, Philipp Holzmann, Gotthard Müller, Adolf Gruhl, Deuba, Backstroh und Oehlschläger, Beton- und Monierbau, W. Brömme, Grundbau, Carl Brandt, Hoch- und Tief, Grün und Bilfinger, Oberlausitzer Bauunternehmung, Paul Steinert, Bochtler Baustoff-Großhandelsgesellschaft, Hantsch und Sohn, Hoch und Tiefbau, Industria, Otto Sussmann, Wilhelm Langert, Vedas sowie Eisold KG.

Anfang 1949 waren die Kapazitäten der VVB Bau im Land Sachsen in fünf territoriale Zweigbetriebe für den Hoch-, Ingenieur und Tiefbau mit Sitz in Dresden, Leipzig, Zwickau, Bautzen und Pirna gegliedert. Außerdem verfügte sie über zwei Betriebe für den Baustoffhandel in Dresden und in Chemnitz.

Im Mai 1949 wurde die Hauptverwaltung Bauwesen bei der Deutschen Wirtschaftskommission in der sowjetischen Besatzungszone gebildet. Sie organisierte in wenigen Monaten vier Vereinigungen Volkseigener Betriebe auf zentraler Ebene, darunter die VVB(Z) Bau-Union Süd mit Sitz in Dresden.

### *Erste Schritte im Wohnungsbau*

Im Zeitraum von Mai 1945 bis Anfang 1950 waren die Schwerpunkte der Bautätigkeit:

- Wiederherstellung der beschädigten Gebäude, Straßen und Kanalisationen,
- Beseitigung der Einsturzgefahr von Gebäuden,
- Schaffung materiell-technischer und arbeitsmäßiger Voraussetzungen für den künftigen Aufbau Leipzigs und
- rasche weitere Schuttbeseitigung, zunächst von Straßen und Plätzen und in den Betrieben.

Am 1. Mai 1946 verkündete der Erste Sekretär der SED-Stadtleitung Leipzig, *Ernst Lohagen*, einen Großen Aufbauplan der Stadt Leipzig. Er gab bekannt, dass 80 Millionen Reichsmark für den Wiederaufbau der Stadt bereit stünden.<sup>16</sup> Diese Orientierung kulminierte im Generalplan zum Aufbau und zur Entwicklung der Stadt Leipzig, beschlossen am 21. März 1947. Er gliederte sich in die Bereiche Industrie, Verkehr, Aufbau und Rekonstruktion.<sup>17</sup>

Als Resümee der bis 1950 durchgeführten Baumaßnahmen konnte rückblickend eingeschätzt werden: »Spürbar wurde, dass der Wohnungsbau größere Dimensionen annehmen muss, denn das Erreichte war ein geringer Anteil des anstehenden Wohnungsbedarfs. Es war ein Anfang, welcher die gegebenen Möglichkeiten – bei der Vielzahl der sonstigen Baumaßnahmen – aufzeigte. Zweifel treten aber auf, ob die bisherige Bauweise die richtige sei, wenn höhere Bauleistungen erreicht werden sollen. Mit der bisherigen Methode ›ein Stein – ein Kalk – ein Bier‹ kommt man nicht entscheidend weiter.«<sup>18</sup>

<sup>16</sup> »Leipzig, gestern – heute – morgen«. Hg.: Rat der Stadt, Dezernat Bau. 1950. S. 8.

<sup>17</sup> Siehe Ralf Koch: Leipzig und Dresden. Städte des Wiederaufbaus in Sachsen. Stadtplanung, Architektur, Architekten 1945-1955. Diss. Universität Leipzig 1999.

<sup>18</sup> Heinz Auspurg [Stadtplaner]: »Besser, schneller und billiger bauen – der Übergang zum industriellen Wohnungsbau Mitte der 50er Jahre bis Anfang der 70er Jahre«. Rat der Stadt Leipzig 1974.

## 6.2. Die 50er Jahre – der Beginn des Wohnungsneubaus

Nach der Gründung der DDR rückte der Wohnungsbau stärker in den Vordergrund der Planungs- und Leitungsarbeit.<sup>19</sup> Am 26. Juni 1950 beriet und beschloss das Zentralsekretariat der SED die Anweisung über die Enttrümmerung und den Wiederaufbau von kriegszerstörten Städten der DDR. Im Juli 1950 fand der III. Parteitag der SED statt, der auch eine Orientierung für den Wohnungsbau formulierte. Am 8. September 1950 beschloss die Volkskammer das »Aufbaugesetz«.<sup>20</sup>

Ab 1950/51 begann in Leipzig neben der Instandsetzung von Bauwerken – die den größten Teil der Baukapazitäten erforderte – schrittweise der Neubau von Wohnungen, gewerblichen Anlagen und Versorgungsbetrieben sowie anderen Einrichtungen. Im Laufe des Jahrzehnts nahm die Zahl der neu gebauten Wohnungen mehr oder weniger kontinuierlich zu und überschritt im Jahre 1959 erstmals die 2000er Grenze (siehe Bild 6.2). Dieser erste Anlauf erwies sich als ungenügend materiell-technisch abgesichert, so dass es in den sechziger Jahren – wie das Bild ebenfalls zeigt – erneut zu einem Abfall kam. Näheres dazu in den folgenden Abschnitten.

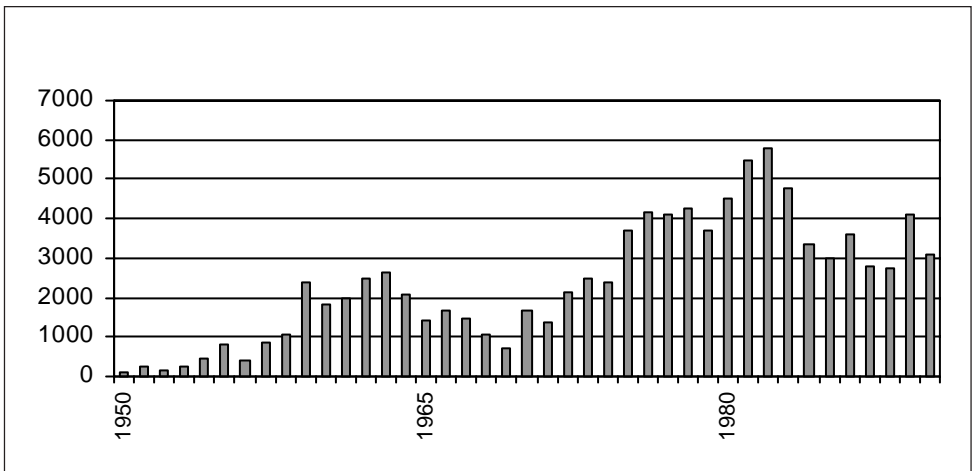


Bild 6.2: Neugebaute Wohnungen in der Stadt Leipzig 1950-1990.

(Quelle für Zahlenangaben: 1950-1970: Statistisches Jahrbuch Leipzig 1970; 1971-1990: Statistisches Jahrbuch Leipzig 1991.)

19 Siehe auch Ralf Koch: Leipzig und Dresden. Städte des Wiederaufbaus in Sachsen. Stadtplanung, Architektur, Architekten 1945-1955.

20 Gesetz über den Aufbau der Städte in der DDR und der Hauptstadt Deutschlands Berlin (Aufbaugesetz) vom 6.9.1950. GBl. Nr. 104. S. 965.

*Wohnungsneubau 1950–1960*

1952 schlug die damalige SED-Landesleitung für Sachsen ein Wohnungsbauprogramm vor.<sup>21</sup> Es wurde Bestandteil der von zentralen Dienststellen bestätigten »Grundzüge der weiteren Stadtentwicklung von Leipzig«. Diese enthielten auch die überarbeitete Fassung des Flächennutzungsplanes von 1950.<sup>22</sup>

Mit dem ersten Fünfjahrplan 1951-1955 erfolgte eine langfristige Standortbestimmung für den Wohnungsbau in Leipzig – Beseitigung von Baulücken durch Einzelgebäude und Auswahl neuer Wohngebiete. Unter anderem wurde beschlossen, Wohnhäuser an der Ringmagistrale, der Windmühlenstraße, der Straße des 18. Oktober, der Käthe-Kollwitz-Straße, der Straße der III. Weltfestspiele (heute: Jahnallee), der Gerberstraße, der Straße der Befreiung, der Roßstraße und der Sigismundstraße im Zusammenhang mit dem Ausbau dieser Straßen zu Magistralen zu errichten. Diese Standortplanung war Voraussetzung und zugleich Erfordernis für die Stärkung der materiell-technischen Basis des Bauens.

Nach der Errichtung von Wohnbauten an einigen Einzelstandorten – so in der Dr.-Hermann-Duncker-Straße, in der Arthur-Hoffmann-Straße und in der Bautzner Straße in Schönefeld – wurde am 29. August 1953 in Anwesenheit von *Walter Ulbricht* am Roßplatz der Grundstein für das Nationale Aufbauprogramm in der Stadt Leipzig gelegt.<sup>23</sup> Nach dem Beispiel von Berlin(-Ost) begann der Aufbau im Zentrum Leipzigs am Karl-Marx-Platz (Augustusplatz) und wurde an der Ringmagistrale fortgesetzt.

Zur Entwicklung des Wohnungsneubaus in der Zeit von 1950 bis 1960 siehe Tabelle 6.1.

Tabelle 6.1: Wohnungsbau in der Stadt Leipzig 1950-1960

Jahr	Neubau	Um- und Ausbau
1950	119	138
1951	267	140
1952	148	152
1953	252	134
1954	463	131
1955	790	209
1956	390	132
1957	865	92
1958	1087	149
1959	2369	42
1960	1844	71
Gesamt	8594	1390

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1970.

21 Was, wie, wo und für wen wird gebaut? In: »Leipziger Volkszeitung« vom 21.6.1952. S. 3.

22 Stadtplanungsamt: Leipzig – Flächennutzungsplan (Entwurf), Erläuterungsbericht. 3. und 4.11.1950.

23 Siehe: Deutsche Architektur 2(1953)6. S. 300.

Als besondere Leistungen jener Jahre sind zu nennen:<sup>24</sup> der Aufbau der Friedrich-Ludwig-Jahn-Allee (heute: Jahnallee), die erste geschlossene Wohnbebauung nach dem Krieg (1950/51), fünfgeschossig, mit 252 Wohnungseinheiten, 13 Läden und Gaststätten; die Windmühlenstraße/Grünwaldstraße in den Jahren 1952/55; die Ringbebauung am Roßplatz von 1953/55 sowie die Wohnbauten am Georgiring bis Anfang der 60er Jahre. Das erste neue Wohngebiet, mit 1068 Wohnungen in traditioneller Bauweise und teilweise bereits im 0.8-Mp-Großblockbauverfahren errichtet sowie mit allen dazugehörigen Versorgungs- und Gemeinschaftseinrichtungen ausgestattet, entstand von 1953-1956 im Leipziger Westen, in der Dr.-Hermann-Duncker-Straße.

In mehreren Stadtteilen von Leipzig entwickelten sich in dieser Zeit die ersten Neubaugebiete: In der Süd-Vorstadt (Arthur-Hoffmann-Straße), in Stötteritz mit etwa 450 Wohnungen, in Mockau (Essener Straße), in Schönefeld (Bautzner Straße) und in Gohlis mit ca. 1600 Wohnungen. Gleichzeitig wurden mit herkömmlichen, traditionellen Bauweisen zahlreiche Lücken geschlossen und Wohnungen auf kleineren Standorten errichtet. Neben den Neubauten spielten in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre – wie auch aus der Tabelle 1 zu sehen ist – die Um- und Ausbauten eine gleichberechtigte Rolle.

Insgesamt blieb der Wohnungsbau in den sechs Jahren von 1950 bis 1955 mit insgesamt 2030 neu- und 904 um- bzw. ausgebauten Wohnungen weit hinter dem Bedarf zurück. Es wurde sichtbar, dass die bisherige Bautätigkeit nicht ausreichte. Sie war geprägt von individuellen, auf den Standort bezogenen Entwürfen und regionalen Angeboten der Baustoffindustrie. Es gab nur einzelne größere Baustellen. Das Handwerk überzog als bauausführende Betriebe. Mit diesen Strukturen war das zur Linderung der Wohnungsnot erforderliche Tempo nicht zu erbringen.

Die Zahl der Arbeitskräfte im Baubereich war zu gering: Von rund 267 000 Gesamtbeschäftigten in der Stadt waren knapp 20 000 (ca. 7,5 Prozent) in der Bauwirtschaft beschäftigt.<sup>25</sup> Mehr ließ der Standort Leipzig als Zentrum des Maschinenbaus und mit den für die Volkswirtschaft wichtigen Vorhaben des Kohle- und Chemiebereichs im Umfeld Leipzigs in den 50er Jahren nicht zu.

### *Industrialisierung des Bauens*

In den Jahren 1953/54 wurden die Aufgaben des Bauwesens immer größer. Um Menge und Qualität zu erhöhen, die Arbeitsproduktivität zu steigern und die Kosten zu senken, mussten neue Wege gegangen werden. Nach der ersten Baukonferenz der DDR im Jahre 1955 begann die Industrialisierung des Bauwesens.<sup>26</sup> Die Großblock- und die Großplattenbauweise wurden in einem komplizierten Entwicklungsprozess auch in Leipzig zum Tempomacher. Gleichzeitig wurde die Takt- und Fließfertigung im Wohnungsbau erprobt und angewendet. Um schneller, billiger und qualitätsgerechter bauen zu können, mussten Wohnhaus-Typen entwickelt werden, die in industriellen Anlagen der Vor-

24 Zu Bildern und Erläuterungen siehe hier und auch in den folgenden Abschnitten das gut dokumentierte Buch: »Eine Wohnung für alle«. Geschichte des kommunalen Wohnungsbaus in Leipzig 1900-2000. Hg.: Pro Leipzig e. V. und Leipziger Wohnungs- und Baugenossenschaft mbH. Leipzig 2000. S. 80ff.

25 Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig. 1961. S. 50.

26 Siehe Otto-Heinrich Ledderboge: Der Prozess der sozialistischen Industrialisierung in der DDR bis etwa 1976. Wiss. Zeitschrift der TH Leipzig. Heft 6/1981. S. 335-346.

fertigung hergestellt und mit moderner Technik transportiert werden konnten. Zugleich waren Baukollektive heran zu bilden, die in Taktfertigung industriell montieren konnten.

Ein Schritt dazu war in Leipzig der Übergang zur *Großblock-Bauweise* im Jahre 1954. Wurden die ersten Wohnbauten Anfang der 50er Jahre noch in Ziegelbauweise errichtet (Bautzner Straße, Arthur-Hoffmann-Straße, Duncker-Straße u. a.), so begann mit der Einführung eines neuen Wohnungsbautyps die Montagebauweise mit Elementen aus den neu entstandenen Vorfertigungswerken. Es war die 750-kp-Laststufe. Die Elemente wurden aus Ziegelsplitt, gewonnen aus den Trümmern der Stadt in den Bauernwiesen und in der Arthur-Hoffmann-Straße, im Süden der Stadt produziert. Den Arbeitern und Ingenieuren des Schwermaschinenbaus S. M. Kirow Leipzig war zu danken, dass in kurzer Zeit ein Turmdrehkran für die Montage entwickelt und gebaut werden konnte. Lassen wir dazu den Architekten und Projektanten, *Horst Krantz*, den Vater des »Krantz'schen Typs« selbst zu Wort kommen:

»Das Entwurfsbüro für Hochbau I erhielt für den Wohnungsbau der Arbeiterwohnungsbaugenossenschaften und den staatlichen Wohnungsbau vom Entwurfsbüro für Typung den Auftrag, eine Sektion für 3- und 4-Zimmer-Wohnungen zu entwickeln. Dabei wurden die gesammelten Erfahrungen des vergangenen Jahres beim Entwickeln der Sektionen in Hohlblockbauweise nutzbringend angewandt. Das Prinzip der Reihung der einzelnen Sektionen zu beliebig langen Wohnblocks wurde direkt übernommen und wesentliche Mittel an Projektierungskosten können eingespart werden.

Das zweite Problem, diese Methode bei allen Straßenlagen anzuwenden, wurde so gelöst, dass sich grundsätzlich im Erdgeschoss ein Durchgang befindet, so dass das Gebäude immer von der Straße aus betreten werden kann. Damit entfallen die sehr kostspieligen Straßenbauarbeiten im Hintergelände der Wohnblocks. Dies hat außerdem den Vorteil, dass es in Zukunft keine Rück- oder Hinterhoffassaden mehr gibt. Weiterhin wurde erkannt, dass sich eine Typenentwicklung nicht nur auf 3- und 4-Zimmer-Wohnungen beschränken darf. Es müssen gleichzeitig so viel Sektionen bearbeitet werden, dass jedes Programm mit 2-, 3- und 4-Zimmer-Wohnungen und in Ausnahmefällen mit 5-Zimmer-Wohnungen erfüllt werden kann.«<sup>27</sup>

Bemerkenswert ist, dass die Wünsche der Bevölkerung nach Loggien und geräumigen Zimmern erfüllt werden konnten, wobei sich die Grundrisse in bezug auf die Wirtschaftlichkeitskennziffern äußerst günstig gestalteten. Insgesamt wurden etwa 70 verschiedene Fertigteile benötigt, von denen ein Teil bereits im Betonwerk des VEB(K) Bau Leipzig in der Arthur-Hoffmann-Straße in die Produktion gegeben wurde. Mit der Montage des ersten Wohnblockes für die AWG »Polygraphie« in der Arthur-Hoffmann-Straße wurde am 1. August 1956 begonnen. Die zweite Montagelinie wurde für Wohnbauten der AWG »Aus eigener Kraft« – Trägerbetriebe: Eisenbau, Leipziger Wollkämmerei und Fräsmaschinenwerk – in der Bautzner Straße in Schönefeld eingesetzt.

Aus Kostengründen wurde dieser Typ leider nicht weiterentwickelt. Neue Typen in der Serienproduktion von Wohnungsbauten lösten ihn ab, erreichten aber kaum wieder die guten Noten für Wohnqualität und Komfort, wie dieser in die Geschichte des Bauwesens der Stadt eingegangene »Krantz'sche« Massenwohnungsbau.

27 Horst Krantz: Wohnungsbau in Großblockbauweise. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 7.6.1956. S. 3.

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre – nach der ersten Baukonferenz 1955 – begann die Industrialisierung des Bauwesens im DDR-Maßstab. Sie leitete eine entscheidende Wende ein und beeinflusste auch andere Zweige der Volkswirtschaft. In Leipzig wurde auf der Baustelle Arthur-Hoffmann-Straße im August 1956 mit der Montage von Großblöcken (750 kp) begonnen. Diese ersten Schritte auf dem Gebiet der Großblock-Bauweise führten zu einem Durchbruch bei der Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur Senkung der Kosten im VEB Bau (K) Leipzig. In drei Tagen erfolgte die Montage der Elemente für eine ganze Etage mit einem im Kirow-Werk gefertigten Rapid-Kran.

Die Baustellen des Wohnungsbaues in den Jahren 1958/1959 – wie im Süden von Leipzig (Richard-Lehmann-Straße, Bernhard-Göring-Straße und Kurt-Eisner-Straße) – sind weitere Beispiele für die Großblock-Bauweise. Im März 1959 wurde auf der Baustelle »Chausseehaus« die erste Taktstraße für die Großblock-Bauweise in Leipzig eingerichtet. Hier gesammelte Erfahrungen kamen größeren Taktbaustellen ab 1960 zugute.

Das zunächst geschaffene Betonwerk »Bauernwiesen« reichte bald nicht mehr aus. Der industrielle Wohnungsneubau erforderte Ende der 50er Jahre noch eine weitere Vorfertigungsstätte. Im August 1960 fand in Sellerhausen das Richtfest für das erste Plattenwerk der 5-Mp-Laststufe statt. Vorher nahm noch das Spannbetonwerk Naunhof als Jugendobjekt den Betrieb auf.<sup>28</sup> Die Elementproduktion des VEB Bau (K) Leipzig vergrößerte sich mit der Einführung der vollmechanisierten Vorfertigung, der sogenannten Gleitfertigung für die Typenteile »Q 6«. Damit sollten Wandbauteile in Sichtflächenfertigung produziert werden, so dass das aufwändige Putzen der Außenwände auf der Baustelle entfiel.

Von der Stadt Leipzig durchgeführte Untersuchungen zeigten, dass bei der Standortauswahl die stadttechnische und verkehrsmäßige Erschließung sowie vorhandene gesellschaftliche Strukturen stärker berücksichtigt werden müssen. Die Auswahl von Wohnungsbaustandorten mit komplexem Charakter wurde deshalb in den Mittelpunkt der Bauvorbereitung gestellt, da die neue materiell-technische Basis des Bauwesens zwingend eine neue Qualität in Planung und Vorbereitung benötigte.

Die Jahre von 1956 bis Anfang der 60er gehörten zu den dramatischsten und widersprüchlichsten, aber auch progressivsten Zeitspannen im Wohnungsbau der Stadt – sowohl hinsichtlich der erreichten Ergebnisse als auch hinsichtlich der technischen Entwicklung. In der Zeit von 1956 bis 1960 wurden 6555 Wohnungen neu gebaut, also mehr als das Dreifache gegenüber 1951-1955 – bei allerdings rückläufigen Zahlen im Um- und Ausbau (siehe Tabelle 6.1). Und allen Problemen zum Trotz waren die ersten Schritte zur Industrialisierung im Wohnungsbau erfolgreich. Für die weitere Entwicklung der materiell-technischen Basis des Wohnungsbaus in Leipzig wurden wichtige Grundlagen gelegt sowie neue Erfahrungen gesammelt.

### *Wirtschaftsorganisation und Kapazitäten*

Durch zentrale Verordnungen der DDR hörten die kommunalen Wirtschaftsunternehmen Ende März 1951 auf zu existieren. In Leipzig wurden die Betriebe der Wirtschaftsgruppe

<sup>28</sup> Siehe »10 Jahre DDR«, Leipzig 1959, S. 79.



Bauwesen als staatlicher Betrieb formiert und dem Rat der Stadt unterstellt; er führte die Bezeichnung VEB Hoch-, Tief- und Straßenbau, später VEB Bau (K) Leipzig.<sup>29</sup>

Gleichzeitig ging aus der Wirtschaftsgruppe Haus und Grundbesitz des kommunalen Wirtschaftsunternehmens der VEB Haus und Grundbesitz, nachfolgend der VEB Kommunale Wohnungsverwaltung Leipzig (kurz »KWV«) und später der VEB Gebäudewirtschaft Leipzig (»GWL«) hervor,<sup>30</sup> heute Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft mbH (»LWB«).

Daneben existierten aus der Vorkriegszeit stammende gemeinnützige Wohnungsgenossenschaften und ab Mitte der 50er Jahre in großem Umfang neu entstandene Arbeiter-Wohnungs-Genossenschaften (AWG). Im Jahre 1954 wurden ihre Stellung, ihre Pflichten und Rechte gesetzlich geregelt.<sup>31</sup> Bildung und Tätigkeit von AWG waren eng an Kombinate, Betriebe und Einrichtungen gebunden. Sie wurden staatlich gefördert und erhielten Kredite, die überwiegend aus Haushaltsmitteln getilgt wurden; das Bauland wurde unbefristet und unentgeltlich als staatliches Land überlassen. Die Kombinate und Betriebe unterstützten als Trägerbetriebe die AWG in vielfältiger Weise finanziell und materiell. Von den AWG-Mitgliedern wurden Genossenschaftsanteile in Form von Geld- oder Arbeitsleistungen erbracht.<sup>32</sup>

Die neu gebauten Wohnungen gingen in den Besitz der staatlichen KWV bzw. GWL oder der AWG über. Für Baureparaturen und Modernisierungen an bzw. von Wohngebäuden fungierten diese sowie auch private Hausbesitzer als Auftraggeber für die Baubetriebe aller Eigentumsformen.

Nachteilig für die Baukapazität wirkte, dass sich die Anzahl der Arbeiter und Angestellten der Bauwirtschaft und ihr Anteil an den Gesamtbeschäftigten im Zeitraum von 1955 bis 1961 negativ veränderten. Von 19 955 Arbeitern und Angestellten in der Bauwirtschaft im Jahre 1955 verringerte sich ihre Zahl um 4581 auf 15 374, d. h. um 23 Prozent im Jahre 1961. Demgegenüber gab es in der Industrie nur einen Rückgang um rund 8 Prozent.<sup>33</sup> Bemerkenswert war, dass 1267 Jugendliche im Jahre 1961 einen Baubetrieb erlernten. Das ergab in der Bauwirtschaft ein günstiges Verhältnis von einem Lehrling zu zwölf Gesamtbeschäftigten; dem gegenüber betrug das Verhältnis in der Industrie nur 1 zu 29.<sup>34</sup>

Als entscheidendes Hemmnis bei der Leistungssteigerung im Wohnungsbau der Stadt Leipzig erwies sich im Laufe der 50er Jahre die Zersplitterung der Kapazitäten im Hochbau und Tiefbau und bei den Ausbaugewerken in verschiedene Eigentumsformen. Deshalb wurden Wege gesucht, um beim Übergang in die 60er Jahre den staatlichen und genossenschaftlichen Sektor im Wohnungsbau zu stärken. Das Ziel war, durch Konzentration von Arbeitskräften in kürzester Zeit einen hohen Wirkungsgrad der Arbeit mit Hilfe

29 Betriebsdirektor: Walter Gläß. (Siehe Übersicht zu den Betriebs- bzw. Kombinatdirektoren am Ende dieses Beitrages).

30 Siehe auch: »Eine Wohnung für alle«. Geschichte des kommunalen Wohnungsbaus in Leipzig 1900-2000. S. 101.

31 Gesetzblatt 1954. Nr. 27. S. 256.

32 Die Entwicklung einer solchen AWG (ursprünglich hervorgegangen aus der AWG »Neuer Kurs« und der AWG »Deutsche Reichsbahn«) ist anschaulich dargestellt von Thomas Nabert in: WOGETRA. Geschichte einer Leipziger Wohnungsgenossenschaft. Leipzig 2001.

33 Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig. 1961. S. 50.

34 Ebenda. S. 49.

von Wissenschaft und Technik zu erreichen und die Industrialisierung im Wohnungsbau zügiger voranzutreiben. 1960 entfielen 83,0 Prozent der Bauproduktion in der Bauindustrie auf die staatliche Industrie, 12,8 Prozent auf halbstaatliche Betriebe und 4,2 Prozent auf die Privatindustrie. Dabei ist zu beachten, dass der Anteil der privaten Bauindustrie im Jahre 1955 noch 20,7 Prozent und der des halbstaatlichen Sektors noch 0 Prozent betragen hatte.

Die zunehmenden Anforderungen an die Instandhaltung und Instandsetzung von Wohnungen, Gebäuden und gesellschaftlichen Einrichtungen wurden ungenügend berücksichtigt. Die ausbleibende Förderung des privaten Handwerks sollte durch die Bildung von Produktionsgenossenschaften kompensiert werden. Das führte jedoch dazu, dass Traditionen, Eigeninitiative und Verantwortung, gepaart mit Handwerkerstolz – über Generationen hinweg gewachsen –, als Leistungsreserve ignoriert und zerstört wurden. Das sollte sich in den folgenden Jahrzehnten für die Instandhaltung und Instandsetzung von Gebäuden verheerend auswirken.

Zum Ausgang der 50er und beim Übergang in die 60er Jahre wurden auch neue und höhere Anforderungen an den Tiefbau gestellt. Das Zurückbleiben des Tiefbaus beim Bau von Versorgungsleitungen für die Erschließung neuer Standorte, zur Abwasserentsorgung und -behandlung sowie für die Elektroenergie- und Fernwärmeversorgung wirkte sich hemmend auf das Tempo des Wohnungsbaus aus.

Bedeutsam für die Wertung der 50er Jahre ist auch der Blick darauf, wie sich die Bauproduktion nach Leistungsarten entwickelt hat. Bezogen auf die Bauproduktion gesamt im Jahre 1958 zu 1961 stiegen die Leistungen im Hochbau anteilig von 25,7 % auf 37,7 %, darunter für den Wohnungsbau von 16,6 % auf 19,9 %. Bei Baureparaturen (aller Eigentumsformen) ist der Anteil bezogen auf die Gesamt-Bauproduktion von 21,8 % auf 22,8 % zwar gestiegen, aber absolut ist ein Absinken von 39,8 Mio M auf 35,7 Mio M Bauleistungen zu verzeichnen. In diesem Bereich ist die Leistungsveränderung nach Eigentumsformen am spürbarsten (siehe Tabelle 6.2).

Tabelle 6.2: Baureparaturen (in 1000 M und anteilig in Prozent)

Jahr	Gesamt	Davon		
		Staatliche Betriebe	Halbstaatliche Betriebe	Private Betriebe
1958	37 844	29 680	2424	5790
	= 100	78,4 %	6,4 %	15,2 %
1961	35 684	24 247	7922	3515
	= 100	67,9 %	22,2 %	9,9 %

Quelle: Statistisches Jahrbuch 1961 der Stadt Leipzig. S. 131.

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass die Baureparaturen insgesamt und im staatlichen Sektor zurückgingen; die Kapazitäten wurden vorrangig für den Wohnungsneubau eingesetzt. Bei Rückgang der Leistungen der privaten Betriebe, besonders im privaten Handwerk, sind jedoch die Leistungen außerhalb des staatlichen Sektors von 8214 TM auf 11 437 TM gesteigert worden, besonders durch die halbstaatlichen Betriebe.

Auch die Entwicklung im Tiefbau von 14,1 Mio M im Jahre 1958 auf 15,8 Mio M im Jahre 1961 war zwar positiv, aber gemessen am Bedarf wurden die Disproportionen zwischen Hoch- und Tiefbau nicht beseitigt.

### 6.3. Die 60er Jahre und die moderne Stadtgestaltung Leipzigs

Der Ende der 50er Jahre erreichte Schwung im Wohnungsneubau hielt zunächst noch an und gelangte in Leipzig im Jahre 1963 an den damaligen Höhepunkt (siehe Tabelle 6.3).

Tabelle 6.3: Wohnungsbau in der Stadt Leipzig 1961-1970 (Anzahl Wohneinheiten)

Jahr	Neubau	Um- und Ausbau
1961	1966	100
1962	2466	162
1963	2631	217
1964	2100	203
1965	1430	144
1966	1672	225
1967	1493	265
1968	1075	132
1969	718	105
1970	1653	159
Gesamt	17204	1712

Quellen: Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1970, Statistisches Jahrbuch des Bezirkes Leipzig 1971.

Die Intensivierung des Wohnungsbaus zu Beginn der 60er Jahre war in den staatlichen Organen sowie in den Baukombinaten und -betrieben darauf gerichtet,

- eine höhere Wohndichte auf Neubaustandorten zu erreichen;
- das städtische Gepräge der Wohnkomplexe bei niedrigem Flächenverbrauch und mit geringeren Erschließungskosten zu verstärken;
- die Plattenbauweise breit anzuwenden.

Nach 1963 ging der Wohnungsbau in Leipzig – wie in der DDR insgesamt – zurück, da beträchtliche Baukapazitäten zur Modernisierung und zum Neubau von Industriebauten sowie verstärkt für die Stadtzentren eingesetzt wurden. Das traf auch auf die Baukapazitäten der Stadt Leipzig zu. In der Industrie wurden sie u. a. an den volkswirtschaftlichen Schwerpunktvorhaben in Leuna/Schkopau, Eisenhüttenstadt, Schwedt, Vockerode und Böhlen/Espenhain eingesetzt.

#### *Stadtzentrum und Wohnungsbau*

Die 60er Jahre waren das Jahrzehnt, in dem nach dem Willen der SED das sozialistische Antlitz der Großstädte der DDR seine charakteristischen Züge erhalten sollte. Dabei

sollte der Wohnungsbau stärker als in den zurückliegenden Jahren zu einer modernen Stadtgestaltung beitragen.

Anfang der 60er Jahre stellte die Partei- und Staatsführung der DDR für Leipzig kritisch fest, dass der Wiederaufbau des Stadtzentrums nur zögerlich erfolgte. Deshalb legte der Beschluss des Politbüros der SED vom Oktober 1963 fest, den Wiederaufbau des Stadtzentrums unter Einsatz industrieller Bauverfahren zu beschleunigen. Besondere Aufmerksamkeit galt dabei den Vorbereitungen zum 800-jährigen Jubiläum der Stadt und der Messe Leipzig im Jahre 1965.

Im Juni 1963 berieten das Stadtbauamt Leipzig und das Baukombinat (St) Leipzig den weiteren Aufbau des Stadtzentrums. Die Bebauung des Karl-Marx-Platzes (jetzt Augustusplatz), die Universitätsgebäude und der Bau von zwei Interhotels standen im Mittelpunkt. Gleichzeitig war für Bauten im Stadtzentrum und in Zentrumsnähe der Übergang vom 4-geschossigen zum 8-10-geschossigen Wohnungsbau zu vollziehen. Dazu wurden in der zweiten Hälfte des Jahres 1963 und zu Beginn des Jahres 1964 die Fertigungsformen in den Plattenwerken Sellerhausen und Schönefeld umgerüstet. Gleichzeitig wurden die Ausbaugewerke (Maler, Elektriker usw.) entsprechend dem »produktionsterritorialen Prinzip« in die Taktstraßenkollektive des Wohnungs- und Gesellschaftsbaus einbezogen. Ergebnis dieser Maßnahmen war z. B., dass im Februar 1964 am Johannisplatz erstmals die Montage eines 10-geschossigen Wohnblocks erfolgte.

Das vom Rat der Stadt Leipzig auf der Grundlage des Siebenjahresplanes 1958–65 beschlossene Programm erforderte für den Wohnungsbau weitere Standorte. Erschlossene Gebiete sowie leicht erschließbare Baugelände innerhalb der Stadt gab es allerdings kaum noch. Daraus resultierte auch der Beschluss des Rates des Bezirkes vom Oktober 1961, den Bau einer »Sattelitenstadt« untersuchen zu lassen. Das Ergebnis war, dass der Bau einer »Satellitenstadt« volkswirtschaftlich nicht zu verantworten sei. Daraufhin wurde stärker auf Baugelände innerhalb der Stadt Leipzig orientiert. Bei den örtlichen Staatsorganen setzte sich die Erkenntnis durch, die innerstädtischen Wohn-Misch-Gebiete umzugestalten, also alt und neu optimal zu verbinden.

Eine Analyse besagte, dass von 1950 bis Mitte der 60er Jahre nahezu 60 Prozent der Neubau-Wohnungen weiter als 3 km entfernt vom Stadtzentrum gebaut worden waren. In einem Artikel der »Leipziger Volkszeitung« vom August 1967 wurde deshalb gefordert, »mit allen Mitteln des Wohnungsbaus den zentralen Bereich der Stadt zu gestalten«.<sup>35</sup>

### *Konzentration und Spezialisierung der materiell-technischen Basis der Bauindustrie*

Das Jahr 1960 war auch in Leipzig das Jahr des umfassenden Einstiegs in die Großplatten-Bauweise. Dazu war es erforderlich, die vorhandenen Kapazitäten weiter zu konzentrieren und zu spezialisieren, neue Wohnungsbauserien zu entwickeln und die materiell-technische Basis der Bauindustrie wesentlich zu erweitern.

Am 4. Januar 1962 fasste der Rat der Stadt Leipzig einen Beschluss »zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit, zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur Erhöhung der Rentabilität des Bauwesens der Stadt«. Er sah u. a. vor, die beiden Betriebe VEB Bau (K)

35 Jochen Pommert, Joachim Militzer: Der weitere Aufbau des Stadtzentrums verlangt Konsequenzen. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 24.8.1967. S. 3.

Leipzig und VEB Ausbau (K) Leipzig ab April 1962 zu einem Baukombinat zu vereinen. Ein Betrieb sollte den gesamten Bauzyklus von der Erschließung des Geländes bis zur Übergabe des bezugsfertigen Objektes als Ganzes realisieren und verantworten.

Auf der im Mai 1962 im neugebildeten VEB Baukombinat (St) Leipzig durchgeführten ökonomischen Konferenz wurde auf allen Gebieten auf die DDR-Bestwerte und auf den wissenschaftlich-technischen Fortschritt orientiert. So wurde z. B. im Oktober 1962 der Palettentransport auf der Straße zur Anlieferung der Plattenelemente auf die Baustelle Leipzig-Lößnig eingeführt. Damit wurde erstmals die Versorgung der Baustellen mit Plattenelementen aus den bisher stationären Plattenwerken mit Kleinbahnen (bis 500 m Länge) überwunden.

Im April 1964 wurde aus den kreisgeleiteten Betrieben VEB Bau Wurzen, VEB Bau Eilenburg, VEB Bau Leipzig-Land, VEB Bau Altenburg, VEB Bau Borna, VEB Bau Geithain und dem VEB Rohrleitungsbau Grimma das bezirksgeleitete VE Wohnungsbaukombinat Leipzig (WBK) gebildet. Somit bestanden mit dem VEB Baukombinat (St) Leipzig mit 2281 Beschäftigten und dem VE Wohnungsbaukombinat (Bezirk) Leipzig mit 3395 Beschäftigten in Leipzig zwei Wohnungsbaukombinate. Gleichzeitig wurden 178 Beschäftigte der Gewerke Dachdecker, Ofensetzer, Maler und Gerüstbauer in den VEB Kombinat Baureparatur und Rekonstruktion (KBR) eingegliedert, um die Reparaturkapazitäten zu stärken.

Die Zusammenlegung der beiden Betriebe VEB Baustoffwerke Leipzig und des VEB Spannbetonwerke Naunhof zum VEB Betonwerke Leipzig Anfang 1965 war ein wichtiger Schritt zur Spezialisierung und Konzentration der Vorfertigungskapazitäten im Wohnungs- und Gesellschaftsbau.

Im Juni 1965 begann der Bau von 16-geschossigen Punkthochhäusern (PH16) vom Typ Erfurt durch das BKL, von denen bis 1985 insgesamt 48 auf den Standorten Straße des 18. Oktober, Schönefeld, Arno-Nitzsche-Straße, Mockau-Ost, Innere Westvorstadt und Grünau errichtet worden sind.

Mit der Einführung der 5-Tage-Arbeitswoche für jede zweite Woche bei kürzerer Arbeitszeit ab April 1966 gab es mehr Freizeit für die Bauleute. Zugleich aber mussten alle Baubetriebe Maßnahmen ergreifen, um die Arbeitsproduktivität zusätzlich zu steigern, damit der Ausfall der Arbeitszeit nicht die Bauleistungen minderte.

### *Neue qualitative Anforderungen an den Wohnungsbau*

Anfang 1968 befasste sich das Politbüro des ZK der SED erneut mit dem Städtebau in Leipzig. Beratungsgegenstand war u. a. »die Gestaltung des Wohnhochhauses an der Wintergartenstraße« und die Bebauung der »Messemagistrale Straße des 18. Oktober« mit Wohnungen und dazugehörigen gesellschaftlichen Einrichtungen sowie Studenteninternaten.<sup>36</sup>

Neue Wohnungstypen in Plattenbauweise waren erforderlich geworden, da der seit den 50er Jahren eingesetzte Typ L4 sich nur beschränkt in Größe, Ausstattung und Gestaltung variieren ließ. Ab 1959/60 wurde die Serie Q6iW/60 mit einer Laststufe der Großblöcke von 750 kp zeitweilig in der DDR eingeführt. Dieser neue Serie hatte den Vorteil, dass bei gleicher Art der Elemente und gleicher Aufteilung der Räume im

<sup>36</sup> »Die städtebaulich-architektonische Gestaltung und die Fertigstellung zentral bestimmender Objekte der Stadt Leipzig bis 1973«. Vorlage für das Politbüro des ZK der SED. Leipzig Mai 1968.

Grundriss sowohl 2- und 4-Zimmer-Wohnungen als auch 1- und 2-Zimmer-Wohnungen gebaut werden konnten. Als kritisch erwies sich jedoch, dass dieser Wohnungstyp bezüglich der Wärmedämmung besonders der Giebelwohnungen Mängel aufwies und die Vollgas-Ausstattung (Einbau von Gas-Durchlauferhitzern) in Bad und Küche Stockflecke und Schimmel verursachte. Deshalb wurde im Dezember 1962 durch einen Ministerratsbeschluss festgelegt, dass bis Ende 1965 der Q6-Typ weiter zu bauen ist, aber in der höheren Laststufe 2 Mp und mit bezirklichen Varianten entsprechend den Möglichkeiten der bestehenden oder im Bau befindlichen Plattenwerke.

In Leipzig wurde der Typ Q6, umgestellt auf 5 Mp schwere Plattenelemente, noch bis in die zweite Hälfte der 70er Jahre eingesetzt. Wohnkomplexe in Schönefeld, Sellerhausen, Anger-Crottendorf, Großschocher und Mockau sowie Bauten an kleineren Standorten im Stadtgebiet kennzeichnen das Typische dieser Serie.

Durch den VEB Leipzig-Projekt wurden auf der Basis von 2 Mp und 5 Mp schweren Plattenelementen verschiedene neue Haustypen entwickelt. Die Projektkollektive von *Horst Krantz* und *Rudolf Rohrer* entwickelten sechs- und siebengeschossige Wohnhäuser, meist sogenannte Vierspanner mit 2-Raum-Wohnungen in Streifenbauweise. Standorte wie Windmühlenstraße, Karl-Liebknecht-Straße, Hans-Beimler-Straße und Siegfriedstraße dokumentieren in Leipzig anerkannte architektonisch-gestalterische Lösungen des Plattenbaus der 60er Jahre.

Die Neuentwicklung der acht- bzw. zehngeschossigen Seiten- und Mittelganghäuser mit Ein- und Zweiraum-Wohnungen war ein Meilenstein für den innerstädtischen Wohnungsbau an repräsentativen Standorten. Ein jeweils achtgeschossiges Mittelganghaus an der Windmühlenstraße, an der Reichsstraße im Stadtzentrum, die elfgeschossigen Mittelganghäuser in Kammstellung mit Ladenflachbauten an der Richard-Wagner-Straße, das zehngeschossige Mittelganghaus an der Nordstraße sowie am Johannisplatz trugen in den Jahren von 1963 bis 1966 wesentlich zur Gestaltung des Stadtzentrums und zentrumsnaher Bereiche bei.

Im Januar 1967 wurden die Fundamente für das neue Plattenwerk Leipzig-Neuwiederitzsch gelegt. Am 15. Juli 1968 begann die erste Fertigungslinie mit der Produktion von Elementen für die Wohnungsbaustelle »Straße des 18. Oktober«. Am 19. August 1968 war Montagebeginn des Wohnungsbautyps P2/11 durch die Brigade *Wolfgang Zscherneck*.

Ab Oktober 1968 wurde der VEB Baukombinat (St) Leipzig zum VE Wohnungs- und Gesellschaftsbaukombinat Leipzig (WBK) umgebildet. Das WBK verfügte über sechs Betriebsteile – Projektierung, Vorfertigung, Wohnungsbau, Gesellschafts- und Hochhausbau, Ausbau, Mechanik – mit insgesamt 3447 Beschäftigten.

Die bauseitige Verantwortung für den »Uni-Riesen« (jetzt City-Hochhaus) am Karl-Marx-Platz (jetzt Augustusplatz) wurde dem WBK Leipzig übertragen. Am 4. Oktober 1968 war die Grundsteinlegung. Der Abschluss der Gleitbautätigkeit am Uni-Hochhaus am 19. Juli 1969, der Beginn der Montage auf der Wohnungsbaustelle Gerberstraße und die Bautätigkeit auf der Großbaustelle »Straße des 18. Oktober« haben das Interesse und die Unterstützung der Industrie sowie der Bevölkerung für das Bauen auf vielfältige Weise aktiviert.

Mit Beginn des Jahres 1969 wurde das neben dem WBK Leipzig bestehende VE Wohnungsbaukombinat Leipzig zum VE Hochbaukombinat Leipzig (HBK) umgebildet. Gleichzeitig erfolgte die Überleitung von Kapazitäten des VE HBK in das VE WBK



Leipzig. Mit insgesamt 1065 Arbeitern und Angestellten wurden die Produktionsbereiche Borna, Leipzig-Land und teilweise Wurzen (nur Oberbauleitung Eilenburg und Rohrleitungsbau Grimma) in das WBK Leipzig übergeleitet. Außerdem wurde das VE Verkehrs- und Tiefbau-Kombinat (VTK) gebildet. Als Partner des VE WBK für Baureparaturen wurde das VE Kombinat für Baureparaturen und Rekonstruktion Leipzig weiter gestärkt.

Diese Maßnahmen der Konzentration und Strukturierung der Baukapazitäten führten zu einem wesentlichen Leistungs- und Effektivitätszuwachs im Wohnungsbau, Tief- und Verkehrsbau sowie im Baureparatursektor am Ende der 60er und zu Beginn der 70er Jahre. Dazu trug auch die Aktion »Aufgebot 5000« des Rates des Bezirkes Leipzig zur Gewinnung von zusätzlichen 5000 Arbeitskräften für das Bauwesen bei.

*Zusammenfassend ist für die 60er Jahre festzustellen:* Auf den Baustellen der Innenstadt und des komplexen Wohnungsbaus in den Außenbezirken der Stadt entstanden von 1961 bis einschließlich 1970 insgesamt 17 204 neue Wohnungen sowie 1712 Wohnungen durch Um- und Ausbau (siehe Tabelle 6.3), dazu 1780 Kindergarten- und Kinderkrippenplätze, acht Schulen, 19 Kaufhallen und neun Volksschwimmhallen.<sup>37</sup> Im genannten Zeitraum erfolgte der Wohnungsbau vorrangig auf größeren Baustellen für über 300 Wohnungen, dabei jedoch letztmalig flächendeckend über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Bis auf wenige Ausnahmen in der Innenstadt hatte sich auf allen nach 1960 neu eingerichteten Baustellen in Leipzig das industrielle Bauen durchgesetzt. Dabei überwog ab Mitte der 60er Jahre die Plattenbauweise.

Die Zahl der in diesem Jahrzehnt insgesamt neu gebauten Wohnungen hatte sich gegenüber der vorangegangenen Dekade zwar verdoppelt (vergleiche die Tabellen 6.1 und 6.3), aber die Tendenz des Wohnungsbaus war in diesem Zeitraum fallend. Auf Grund der Bauaufgaben für das Stadtzentrum wurden Abstriche am Wohnungsbau in den Stadtbezirken zugelassen. Im Jahre 1969 wurde mit der Übergabe von nur 718 neu gebauten Wohnungen die niedrigste Zahl in den 60er Jahren erreicht (siehe Tabelle 6.3). Die Zahl der um- und ausgebauten Wohnungen schwankte auf einem sehr niedrigen Niveau zwischen 100 und 250; die Modernisierung des Wohnungsbestandes stagnierte. Der Zustand der älteren Wohngebäude, insbesondere der vor 1914 gebauten, verschlechterte sich zusehends. Auch Studien der damaligen Hochschule für Bauwesen Leipzig (HfB, später TH Leipzig) dokumentierten den zunehmenden Verfall.<sup>38</sup>

37 Leipzig. Aus Vergangenheit und Gegenwart. Beiträge zur Stadtgeschichte 3. Leipzig 1984. S. 29.

38 Siehe u. a. Peter Bote: Die Möglichkeiten und Grenzen der Nutzung der Erdgeschosszone der Altbauwohnsubstanz. Untersuchungsbeispiel Leipzig. Diss. HfB Leipzig 1968. – Klaus Zechendorf: Die Erfassung, Beurteilung und Modernisierung der räumlich-funktionellen Struktur von Altbauwohnungen, dargestellt an mehrgeschossigen Leipziger Wohngebäuden aus der Zeit 1885-1918. Diss. HfB Leipzig 1968. – Vor allem auch die Untersuchungen von Horst Rolle, zusammengefasst in: Die Lebensdauer von Konstruktionen des Wohnungsbaus, ein Beitrag zu ihrer Ermittlung und zu ihrer Anwendung bei der Vorausbestimmung der Baureparaturen und des Ersatzneubaus. Diss. TH Leipzig 1983.

## 6.4. Die 70er Jahre – der umfangreichste Wohnungsbau in der Geschichte Leipzigs

Mit den Beschlüssen des VIII. Parteitages der SED (1971) und der 10. Tagung des ZK der SED (1973), »in unserem Lande die Wohnungsfrage als das Kernstück des sozialpolitischen Programms bis 1990 zu lösen«,<sup>39</sup> wurden für das Leipziger Bauwesen quantitativ und qualitativ neue Maßstäbe zur langfristigen Entwicklung der personellen und der materiell-technischen Basis des Wohnungsbaus gesetzt.

Die Ausgangssituation 1970 war dadurch charakterisiert, dass die DDR mit etwa vier neu erbauten Wohnungen pro 1000 Einwohner/Jahr<sup>40</sup> im Vergleich sowohl mit den Ländern des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) als auch gegenüber der BRD weit zurück lag. Und Leipzig blieb mit 2,8 WE/1000EW/Jahr<sup>41</sup> sogar noch unter dem DDR-Durchschnitt.

Die Stadt Leipzig hatte 1971 einen Bestand von insgesamt 216 550 Wohnungen; davon hatten nur 95 600 WE (44,1 %) Bad bzw. Dusche und nur 103 300 WE (47,7 %) ein Innen-WC.<sup>42</sup> Die Wohnungssituation war im gleichen Jahr weiter durch folgende Indikatoren<sup>43</sup> gekennzeichnet:

2,7 Einwohner je Wohnung,	23,1 m <sup>2</sup> Wohnfläche je Einwohner,
1,1 Wohnräume je Einwohner,	113 Haushalte je 100 Wohnungen.

Gleichzeitig waren Anfang der siebziger Jahre ca. 25 000 stark unterbelegte Wohnungen und nur 3800 stark überbelegte Wohnungen registriert. Die bedarfsgerechte Verteilung des Wohnraumes wurde auch durch den schlechten baulichen Zustand der Wohngebäude erschwert. Leipzig nahm mit dem bereits genannten hohen Durchschnittsalter der Bausubstanz im Verhältnis zu vergleichbaren Großstädten der DDR einen sehr ungünstigen Platz ein. Ca. 73 600 WE (33 % aller WE) stammten aus dem 19. Jahrhundert. Davon waren mehr als 45 000 (20 % der WE) aufgrund ihres Bauzustandes nicht mehr instandsetzungs- oder modernisierungswürdig und sollten ausgesondert oder abgerissen werden.<sup>44</sup> Hinzu kam, dass man für das Freilenken einer guten großen (selbst bei einer unterbelegten) Wohnung oft mindestens zwei kleine Wohnungen benötigte.

Zu Beginn der 70er Jahre wurden in Leipzig noch sämtliche Wohnungstypen der 60er Jahre gebaut. Die Platten- und Betonwerke hatten außer den Elementen der 0,8-Mp-Blockbauweise und der 2-Mp-Streifenbauweise die verschiedenen Plattenelemente der 5-Mp-Laststufe für die Gebäudetypen der Serie P2.11, der Mittelganghäuser und der Punkthochhäuser herzustellen. Die unübersichtliche Vielzahl von Elementen ließ eine bedarfsgerechte Fertigung oder gar eine Steigerung der Produktion nicht mehr zu. Das war aber nicht nur ein Leipziger Problem. Veränderungen waren also dringend geboten.

Die nunmehr stärkere Orientierung auf den Wohnungsbau führte zu einem Umschwung in den Fertigstellungszahlen. Der Rückgang der Jahre 1967-69 wurde überwun-

39 Autorenkollektiv (Leiter: Gerhard Roßmann): Geschichte der SED – Abriss. Berlin 1978. S. 600.

40 Berechnet nach Statistisches Jahrbuch der DDR 1990. S. 1 und 51.

41 Berechnet nach Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 31 und 106.

42 Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 100.

43 Ebenda. S. 58 und 99.

44 Angaben nach: Rat der Stadt Leipzig/BCA: Kurzdokumentation zur Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem in der Stadt Leipzig im Zeitraum 1976-1990 (Stand 30.10.1976).

den und die Zahl der neu gebauten Wohnungen nahm ab 1970 systematisch zu (siehe Tabelle 6.4). Das war besonders durch Fortschritte bei der Bauzeitverkürzung im 11-geschossigen Wohnungsbau, bei der Anwendung der 60-Tage-Technologie und durch Einführung der Wohnungsbauserie 70 (WBS 70) – der bestimmenden Bauweise der 70er Jahre – möglich.

Tabelle 6.4: Wohnungsbau in der Stadt Leipzig 1971-1980 (Anzahl Wohneinheiten)

Jahr	Neubau	Sonst. Neubau*	Um- und Ausbau	Modernisierung
1971	1372	.	229	.
1972	2129	.	485	.
1973	2495	.	590	935
1974	2373	.	703	1021
1975	3725	.	.	1938
1976	4140	104	.	1596
1977	4130	471	.	1759
1978	4259	565	.	1755
1979	3725	1288	-	908
1980	4505	702	-	1231
Gesamt	32853	3130	2007	11143

\* In die öffentliche Abrechnung des Wohnungsneubaus wurden in der DDR einbezogen: ab 1974 Plätze in Feierabendheimen, ab 1978 Räume in Arbeiterwohnheimen, ab 1979 um- und ausgebauten Wohnungen. Anfang 1990 wurde diese Praxis korrigiert. – Die für Leipzig im Jahre 1979 angegebene Anzahl ist nicht plausibel; möglicherweise sind um- und ausgebauten Wohnungen der Vorjahre erstmals ausgewiesen oder in diesem Jahr modernisierte WE falsch zugeordnet worden.

Quellen:

Neubau – Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 106.

Sonst. Neubau – Differenz der Angaben für den Wohnungsneubau im Statistischen Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991 und dem Statistischen Jahrbuch für den Bezirk Leipzig (s. o. Anmerkung).

Um- und Ausbau, Modernisierung – Statistisches Jahrbuch für den Bezirk Leipzig 1972 bis 1981.

Auch wirtschaftsorganisatorische Maßnahmen im Bauwesen der Stadt und des Bezirkes Leipzig trugen dazu bei. Anfang 1971 wurden das Wohnungs- und Gesellschaftsbau-Kombinat (WGK) und das Verkehrs- und Tiefbaukombinat (VTK) aus der Leitung durch den Rat der Stadt herausgelöst und dem Rat des Bezirkes Leipzig unterstellt. Damit wurden die bezirklichen Baukapazitäten weiter konzentriert und Voraussetzungen für eine einheitliche technisch-ökonomische Politik im Bauwesen des Bezirkes geschaffen.

Als weiterer Schritt zur Konzentration und Spezialisierung der Kräfte und Mittel wurde zu Beginn des Jahres 1972 das VE Baukombinat Leipzig (BKL) aus den beiden Leipziger Baukombinaten WGK und HBK mit einer Belegschaftsstärke von ca. 8500 Beschäftigten gebildet. Damit wurde die Gesamtverantwortung für den Wohnungsbau im Bezirk und der Stadt von der Projektierung bis zur Baudurchführung einem einzigen Kombinat übertragen. Zur Profilierung der Vorfertigungskapazitäten wurde im Mai 1972 auf der Grundlage des Ministerratsbeschlusses zur Übernahme privater und halbstaatlicher Betriebe in »Volkseigentum« der ehemalige Betrieb mit halbstaatlicher Beteiligung Zuber KG in das BKL übernommen.

Die Disproportionen zwischen Hoch- und Tiefbau, Ausbau und Montage sowie das nicht ausreichende Tempo bei der stadttechnischen und verkehrsmäßigen Erschließung von Baustandorten verursachten beträchtliche Kapazitätsverluste. Die Standorte waren nicht langfristig genug geplant und vorbereitet, und die erforderlichen Kapazitäten wurden nur schleppend profiliert. Diese Mängel sollten durch die Qualifizierung der Leitungstätigkeit und die Intensivierung der Bauprozesse sowie teilweise durch extensive Kapazitätserweiterung, z. B. in der Vorfertigung, überwunden werden. Mit Beginn des Jahres 1973 wurden der Kombinatbetrieb (KB) Erschließung im BKL neu formiert und zugleich dem BKL die Hauptauftragnehmerschaft (HAN) Erschließung übertragen. Dazu wurden ihm Kooperationspartner für Erschließungsarbeiten aus dem Bezirk Leipzig zugeordnet. Mit diesen Maßnahmen sollte zukünftig der notwendige Vorlauf für den Hochbau gesichert werden.

*Der Übergang auf das einheitliche Baukasten-System »Wohnungsbauserie 70« (WBS 70)<sup>45</sup>*

Ergebnisse von Arbeitskollektiven des WBK gegen Ende des Jahres 1971 wie das Montieren von 162 Plattenelementen in drei Schichten an einem Arbeitstag durch die Montagebrigade *Zscherneck* oder die Übergabe des erstmals in der DDR in neuer Gleittechnik errichteten 95 m hohen Wohngebäudes Wintergartenstraße verhalfen dem industriellen Bauen zum Durchbruch. Erstmals wurde die Gleitbau-Technologie für ein Wohnhochhaus verbunden mit oberflächenfertigen Fassadenelementen und lasertechnischer vertikaler Steuerung der Gleitschalen eingesetzt.

Der Ausgangspunkt für das einheitliche Baukastensystem war die Unifizierung von vielseitig verwendbaren Bauelementen, die zu Gebäuden mit unterschiedlicher Form und Funktion zusammengesetzt werden können. Die auf wissenschaftlicher Grundlage für die WBS 70 nachgewiesenen Parameter gestatteten es, »aus einer verhältnismäßig geringen Anzahl serienmäßig hergestellter, hochkomplettierter und variabler Bauelemente Wohngebäude mit unterschiedlicher Anzahl und Anordnung der Wohnungen und der Zimmer zu montieren«.<sup>46</sup> Außerdem gehörten zu den Vorzügen dieser WBS 70:

- Senkung des Montageaufwandes,
  - Verlagerung eines Teils der arbeitsaufwändigen Ausbautätigkeit in die Vorfertigung,
  - verbesserte städtebaulich-architektonische Gestaltung.
- »Eine durchschnittliche Wohnung konnte nun in 500 bis 600 Arbeitsstunden und mit einem Materialaufwand von einer Tonne Stahl und 12 Tonnen Zement gebaut werden.«<sup>47</sup>

Auch das Baukombinat Leipzig beschäftigte sich zu Beginn der 70er Jahre mit der neuen Wohnungsbauserie, da eine zentrale Weisung festlegte, den 11-geschossigen schnellstmöglich auf 5-geschossigen Wohnungsbau umzustellen. Zunächst wurde die WBS 70 mit einer Gebäudetiefe von 10 800 mm produziert. Erstmals war ein Erzeugnis von der Projektierung bis zur Bauausführung nach DDR-einheitlichen Standards entwickelt worden, das auch ergänzende individuelle Gestaltungen und Ausführungen im Rahmen der staatlichen Normative durch das BKL möglich machte. Jetzt waren nicht allein

<sup>45</sup> Siehe auch Thomas Nabert: »Wohnungsbauprogramm« und »WBS 70«. In: »Eine Wohnung für alle«. Geschichte des kommunalen Wohnungsbaus in Leipzig 1990-2000. S. 118ff.

<sup>46</sup> Ebenda. S. 119.

<sup>47</sup> Ebenda.

Masse, sondern vor allem Qualität und bauliche Fähigkeiten gefragt, damit die Leipziger Wohngebiete ein unverwechselbares Aussehen erhielten.

Die Montage dieses Typs begann am 18. März 1974 auf der Baustelle Leipzig-Dölitz. Im Jahre 1974 gelang es nach dem zügigen Übergang zur industriellen Bauweise 2373 Wohnungen neu zu bauen sowie sieben Schulen, drei Turn- und Sporthallen, 720 Kindergarten- und 350 Krippenplätze und eine Kaufhalle fertig zu stellen.<sup>48</sup> Bereits am 11. Juni 1975 wurde die 1000. Wohnung des Typs WBS 70-10800 auf dem Standort Schönefeld der Bevölkerung übergeben. Gleichzeitig wurde bei diesem Wohnungstyp die vollkomplettierte Gasbetonaußenwand eingesetzt, die im Vergleich zur vorhergehenden Einschichtenplatte eine höhere Wärmedämmung aufwies.

So wichtig die Konzentration und Spezialisierung der Baukapazitäten sowie die technologische Durchdringung der Bautätigkeit beim Übergang zum industriellen Bauen auch waren, so spielten doch die Arbeitskollektive die entscheidende Rolle. Der Wettbewerb nach der Methode des sowjetischen Bauarbeiters *Nikolai Andrejewitsch Slobin* – im BKL durch die Brigade *Zscherneck* initiiert – war darauf gerichtet, die Bauobjekte termingerecht zu übergeben, die Material- und Kostenvorgaben einzuhalten, die Auslastung der Baukrane und -maschinen zu erhöhen und qualitätsgerecht zu arbeiten. Mit dieser Form des Wettbewerbes wurde die komplexe Verantwortung der Arbeitskollektive gestärkt.

### *Neue Dimensionen im Wohnungsbau*

Mit den Bauprogrammen auf kleinen Standorten wurden bis etwa 1975/76 noch vorhandene Reserven in der technischen Infrastruktur der Stadt Leipzig, wie z. B. auf den Standorten Löbzig, Schönefeld, Thekla II, Mockau-Ost und -West, geschickt genutzt. Gleichzeitig wurden in ausgewählten Altbaugebieten einzelne Kaufhallen, Kinderkrippen, Kindergärten und Schulen neu errichtet, um Defizite in diesen Gebieten zu beseitigen.

Die Inbetriebnahme von Fertigungsstätten für »Sanitärzellen« im Glockengussverfahren aus Gips im Betonwerk »Am Hafen« des BKL sowie für »raumgroße Fußbodenbeläge« am Dösener Weg verringerten ab 1975 den Zeitaufwand auf der Baustelle weiter. Aber immer mehr zeigte sich: Die in Leipzig und Naunhof vorhandenen Platten- und Betonwerke reichten für die größeren Aufgaben des Leipziger Wohnungsbaus in der Zeit bis 1980 und darüber hinaus nicht mehr aus.

Zukunftsentscheidend war deshalb ein neues Plattenwerk. Die Grundsteinlegung erfolgte am 28. Juni 1976 in Leipzig-Wiederitzsch. Der Neubau dieses leistungsfähigen Plattenwerkes leitete eine neue Etappe im industriellen Wohnungsbau ein. Am 20. Juni 1977, nach erst einjähriger Bauzeit, wurde es zehn Tage früher als geplant in Betrieb genommen. Mit einer Jahreskapazität von fast 4300 WE für die Laststufe 6,3 Mp produzierte das Werk Elemente für die WBS 70 mit einer neuen Gebäudetiefe von 12 000 mm in 6-geschossiger und 11-geschossiger Bauweise. Es war damals das größte und leistungsfähigste Plattenwerk der DDR.

Mit dem neuen Gebäudetyp vergrößerten sich die Möglichkeiten der städtebaulichen Variation und der äußeren Gestaltung der Wohngebäude. Beschichtung und Farben der

<sup>48</sup> Chronik des VEB Baukombinat Leipzig 1945-83. Leipzig 1986. S. 68.

Außenwandelemente unter Beachtung der hohen Luftverschmutzung im Leipziger Raum, die differenziertere Gestaltung der Loggien, Hauseingänge und Giebel sowie die farbige und plastische Gliederung der Fassaden verbesserten die Wohnqualität.

Zunehmend bedeutsamer wurde die *Auswahl der Wohnbaustandorte*. Wesentliche Kriterien waren: a) den standortspezifischen Aufwand zu minimieren und b) günstigste Produktionsbedingungen für die Baukombinate zu schaffen.

Nach umfangreichen Variantenvergleichen möglicher Standorte<sup>49</sup> wurde durch die Räte des Bezirkes und der Stadt beschlossen, ab 1976 zunächst das neue Wohngebiet Leipzig-Grünau zu errichten und mit dem Standort Leipzig-Paunsdorf erst nach 1985 zu beginnen. Die traditionelle Zeremonie der Grundsteinlegung für Leipzig-Grünau am 1. Juni 1976 durch den damaligen Oberbürgermeister *Karl-Heinz Müller* bedeutete in der Geschichte der Stadt eine neue Dimension im Wohnungsbau. Die riesige Wohnbaustelle – eine Baugebietsfläche von ca. 2,5 x 4,5 km mit geplanten acht Wohnkomplexen für ca. 100 000 Einwohner – wurde zum größten Bewährungsfeld für das BKL und die Hoch- und Tiefbaubetriebe des Bezirkes Leipzig.

*Die Situation der Instandhaltung, Instandsetzung und Modernisierung von Wohnungen bleibt äußerst schwierig*

Die Stadt Leipzig gehörte Ende der 60er und zu Beginn der 70er Jahre zu den Städten der DDR, die nicht nur einen geringen Zuwachs an Neubau-Wohnungen hatten, sondern auch nur über unzureichende Kapazitäten für Modernisierung, Instandsetzung und Instandhaltung verfügten. Der Instandsetzung und der Modernisierung der vorhandenen Wohnsubstanz der Stadt wurde sehr zögerlich Bedeutung beigemessen.

Die Besonderheit der Stadt Leipzig, einen überdurchschnittlich hohen Anteil von Altbau-Wohngebäuden zu besitzen, war durch Neubauten allein nicht aus der Welt zu schaffen. Deshalb wurde im Jahre 1972 begonnen, das Bauaufkommen für die Wohnraumerhaltung überdurchschnittlich zu steigern. Doch die Verdoppelung der Leistungen des stadtgeleiteten Bauwesens, vor allem des Kombinat für Baureparaturen und Rekonstruktion (KBR), war nur der sprichwörtliche »Tropfen auf den heißen Stein«. Der große Bedarf an Baureparaturleistungen in den Stadtbezirken war bereits über viele Jahre nicht gedeckt worden.

Angesichts des zunehmenden Verfalls der Wohngebäude Leipzigs mussten neue Wege beschritten werden. Deshalb wurde beschlossen, pro Stadtbezirk einen VEB Baureparatur, also insgesamt sieben Betriebe, neu zu bilden – zum Teil aus dem »Nichts«. Mittels territorialer Rationalisierung und mit großer personeller und materieller Hilfe der Industriekombinate und -betriebe wurde diese Aufgabe 1973 erfüllt. Außerdem entstanden noch sieben Betriebe für die Instandhaltung und Kleinreparaturen an Wohngebäuden in den Stadtbezirken sowie ein zentraler Bauhof unter Leitung des VEB Gebäudewirtschaft (GWL). Damit sollten die Räte der Stadtbezirke in die Lage versetzt werden, ihre Verantwortung für Kleinreparaturen und Instandhaltung wesentlich selbstständiger wahrzunehmen.

Erste Erfahrungen bei der *Industrialisierung von Baureparaturen* wurden 1972/73 im Wohngebiet Ostheimstraße gesammelt. Die Bauschaffenden des KBR und verschiedene

49 Siehe den Beitrag von Horst Siegel in der vorliegenden Publikation. S. 125ff. und S. 153ff.



Kooperationspartner aus dem stadt- und stadtbezirksgeleiteten Bauwesen modernisierten 300 Wohnungen durch den Einbau von Duschen und Innen-WC und erneuerten die Dächer und Fassaden. Fortgesetzt wurde die komplexe Modernisierung von Altbauten im Leipziger Westen mit dem Wohngebiet Lindenau/Leutzsch. Etwa 700 Wohnungen erhielten im Zeitraum von 1975 bis 1980 einen höheren Wohnkomfort. Die Technologie für Takt- und Fließstrecken bei Baureparaturen erwies sich als erfolgreich.

Neben den industrialisierten Baureparaturen 1972/73 im Wohngebiet Leipzig-Ostheimstraße und ab 1974 im Sanierungsgebiet Lindenau/Leutzsch wurden weitere Baumaßnahmen vorbereitet, um sie zügig realisieren zu können. So wurden ab 1974/75 bis 1980 Dächer an Gebäuden mit ca. 5800 WE instandgesetzt. Bei der Dach- und Fassadeninstandsetzung wurden das Tempo, die Effektivität und die Qualität der Arbeiten wesentlich erhöht. In Gemeinschaftsarbeit von Technischer Hochschule Leipzig, Metallleichtbaukombinat und KBR gelang es, ein neues Gerüstsystem – die Stahlrohr-Gerüstbrücke – zu entwickeln und für die Dach- und Fassadeninstandsetzung in Leipzig einzusetzen.

Dennoch reichten diese Maßnahmen nicht, die Schere zwischen dem wachsenden Neubau und der Erhaltung der Altbausubstanz zu schließen. Die Kapazitäten für Werterhaltung, Reparatur und Rekonstruktion wurden nicht in dem Tempo und Umfang entwickelt, wie es notwendig gewesen wäre, um große Teile der Stadt Leipzig vor dem Verfall zu bewahren.

### *Der Beschluss des SED-Politbüros vom August 1977 und der weitere Wohnungsbau in Leipzig*

Der Beschluss des Politbüros des ZK der SED vom 30. August 1977 »Zur weiteren Durchsetzung des Wohnungsbauprogramms der Stadt Leipzig im Fünfjahrplan-Zeitraum 1976-80 und bis 1990«<sup>50</sup> stärkte die Rolle der Stadt Leipzig. Mit dem Beschluss waren jedoch auch Tür und Tor geöffnet, den extensiven Wohnungsbau in Leipzig-Grünau vorrangig zu betreiben und die Altbaugebiete weiter zu vernachlässigen. Zur Begründung wurden genannt:

- a) Durch ein höheres Tempo des Wohnungsneubaus auf der »grünen Wiese« ließ sich die Fertigstellung der dringend benötigten Neubauwohnungen schneller steigern.
- b) Die Sanierung von Altbaugebieten zersplitterte im Gegensatz dazu die Kapazitäten für den Wohnungsbau und die Erneuerung der technischen Infrastruktur.
- c) Der Übergang auf das innerstädtische Bauen war planerisch, materiell und sozial ungenügend vorbereitet.
- d) Die Erzeugnisse des BKL waren für innerstädtisches Bauen, für Lückenschließungen in Einheit von Neubau und Modernisierung u. ä. nicht geeignet.
- e) Die staatlichen Kostennormative berücksichtigten nicht oder nur ungenügend die spezifischen Aufwände für das innerstädtische Bauen, d. h. die Kosten zur Sanierung der Netze der technischen Infrastruktur und der Straßen, zum Abriss von Altbaugebäuden sowie für Verlagerungen örtlicher Produktionsstätten und Einrichtungen aus Hinterhöfen und Gewerbeflächen im Wohnquartier.

<sup>50</sup> Siehe Wolfgang Junker in: »Leipziger Volkzeitung« vom 11.10.1977. S. 3ff.

Die aus dem Beschluss für den Bezirk und die Stadt Leipzig abgeleiteten Maßnahmen setzten den im Wohnungsneubau eingeschlagenen Weg mit höherer Qualität und Wirtschaftlichkeit fort. Von den im Verlauf des Jahres 1978 erreichten Ergebnissen bei der weiteren Industrialisierung des Wohnungsneubaus seien genannt:

- Im Januar 1978 begann die Montagebrigade *Hilmar Kunz* in Schönefeld mit der Montage des neuen Erzeugnisses WBS 70/12000. Damit verbesserte sich gegenüber der WBS 70/10800 die Wohnqualität, so durch geräumigere Wohnzimmer.
- Im Januar nahm auch in der Produktionsstätte »Sanitärzelle« eine zweite Glockengussform den Betrieb auf, wodurch statt bisher 6 jetzt 14 Zellen mit Bad pro Tag produziert werden konnten.
- Planmäßig ging im März 1978 im Betonwerk Naunhof eine im Rationalisierungsbau des BKL gefertigte programmgesteuerte Mattenschweißanlage PVM 15/300-3 in den Dauerbetrieb. Damit war ein breiteres Mattensortiment für die Bewehrung verschiedener Plattenelemente möglich.
- Der erste mit Elementen in Paletten beladene Eisenbahnzug fuhr am 18. März 1978 vom Plattenwerk Leipzig auf den Plattenumschlagbahnhof im Südwesten der Stadt. Von dort gelangten die Paletten mit Schwerlasteinheiten auf kurzem Wege zur Baustelle Leipzig-Grünau. Damit wurden erstmals Etappen des Elementetransports von der Straße auf die Schiene verlagert.
- Eine neue Anlage im Plattenwerk Leipzig ermöglichte, ab März 1978 bitumenimprägnierte Dachkassettenplatten für die Montage bereitzustellen und damit sehr arbeitsaufwändige Tätigkeiten von der Baustelle in die Vorfertigung zu verlegen.
- Zur besseren Versorgung der Bauarbeiter erfolgte am 6. Oktober 1978 die Inbetriebnahme einer neuen Speisenproduktionsstätte.

Bedeutende Persönlichkeiten des Leipziger Bauwesens bestimmten die Wettbewerbsatmosphäre auf den Baustellen. Der Brigadier *Kurt Große* meldete sich am 20. Januar 1979 mit der Losung zu Wort »Bauleute müssen Zeit gewinnen«<sup>51</sup> – gemeint war die Senkung des Zeitaufwandes beim Bau von Wohnungen. Diese Initiative wurde von der Jugendbrigade *Winfried Grau* in Grünau aufgegriffen, die am 16. April 1979 mit der Montage in vier Schichten begann. Der Übergang zur »rollenden Woche« sollte die hochproduktiven Baumaschinen und -aggregate besser auslasten und 40 Prozent der Arbeitszeit einsparen.

Alle diese Maßnahmen stärkten die Leistungskraft im komplexen Wohnungsbau und fanden letztlich im Jahre 1980 ihren Ausdruck in höheren Ergebnissen:

Bereits im Juli 1980 wurde auf dem Standort Leipzig-Grünau die 10 000. Wohnung seit der Grundsteinlegung am 1. Juni 1976 übergeben, dazu acht Schulen, acht Kinderkombinationen, vier Studenteninternate und zwei Feierabendheime.

1980 wurden erstmals in Leipzig 4505 neue Wohnungen fertiggestellt. Das war gegenüber 1971 eine mehr als 3-fache Steigerung (siehe Tabelle 6.4). Auch die Fertigstellung von sieben Schulen, 720 Kindergarten- und 360 Kinderkrippenplätzen, vier Kaufhallen und verschiedenen weiteren sozialen Einrichtungen unterstrich das in der Stadt Leipzig erreichte Wohnungsbautempo.<sup>52</sup>

51 »Leipziger Volkszeitung« vom 20./21.1.1979. S. 3.

52 Chronik des VEB Baukombinat Leipzig. 1986. S. 88.

Insgesamt verdoppelte sich der Wohnungsneubau in Leipzig im Zeitraum 1971–80 gegenüber dem vergangenen Jahrzehnt 1961–70 (vergleiche Tabellen 6.2 und 6.4). Folgende Ergebnisse der Bautätigkeit verbesserten die Lebensbedingungen von mehr als 100 000 Menschen:

- 32 853 neue Wohnungen,
- mehr als 13 000 um- und ausgebaute bzw. modernisierte Wohnungen,
- 10 451 neue Kindergarten- und Krippenplätze,
- 41 neue und vier erweiterte bzw. ausgebaute Schulen (das ergab 1100 Klassenräume) sowie
- 19 neue Kaufhallen.<sup>53</sup>

Hinzu kamen im genannten Zeitraum ebenfalls neue Studenteninternate und Feierabendheime, die die Wohnbedingungen spezifischer Bevölkerungsgruppen spürbar verbesserten und zugleich anderen Wohnraum entlasteten.

### **6.5. Die 80er Jahre – weiterer extensiver Neubau und Beginn des innerstädtischen Wohnungsbaus**

#### *1981 und 1982: Höhepunkte der extensiven Entwicklung*

In den Jahren 1981 und 1982 wurden mit 5474 bzw. 5768 neu gebauten Wohnungen (siehe Tabelle 6.5) die höchsten Jahresergebnisse im Wohnungsneubau Leipzigs seit dem Zweiten Weltkrieg erzielt. Dabei konzentrierte sich der gesamte Neubau – wie in der ersten Hälfte des Jahrzehnts überhaupt – fast ausschließlich auf den Standort Grünau. Im Laufe der 80er Jahre ging dann der Wohnungsneubau zurück, teils bedingt durch die knapper werdenden volkswirtschaftlichen Ressourcen und teils bedingt durch den höheren Aufwand beim Bauen auf innerstädtischen Standorten.

Am 7. April 1981 verließen erstmals in einer Tagesproduktion 386 Plattenelemente die Vorfertigungslinien im neuen Plattenwerk Leipzig-Wiederitzsch. Dies war eine quantitativ beachtliche Leistung. Das Schwergewicht musste jetzt darauf gelegt werden, die Elementeproduktion qualitativ zu verbessern, besonders bezüglich der Maßhaltigkeit und der Oberflächenqualität sowie die Bruchquote von Elementen beim Ausschalen im Plattenwerk und beim Schwerlasttransport auf die Baustelle zu verringern. Im Jahre 1981 wurden mehr als 5000 Sanitärraumzellen produziert, nachdem im ersten Jahr der Fertigungsaufnahme (1975) die Produktion mit 188 Stück begonnen hatte.

Das verbreiterte Elementesortiment ermöglichte dem BKL, neue Erzeugnisse, besonders für spezielle Versorgungsaufgaben, zu projektieren und zu produzieren. Am 28. August 1981 wurde die neuerbaute Sprachheilschule in Leipzig-Anger-Crottendorf nach 17-monatiger Bauzeit zur Nutzung übergeben. Auch die Fertigstellung des ersten Rentnerwohnheimes (PH 9) in Leipzig-Grünau mit 1-2-Raum-Wohnungen, Arztpraxis sowie Gemeinschaftsräumen für Hobbyarbeiten und Klubräumen war ein Beleg für die neuen Baumöglichkeiten.

Mit Beginn des Jahres 1981 wurden entsprechend der größeren Dimension des Reproduktionsprozesses sowie der gewachsenen Reife der Arbeitskollektive und staatli-

<sup>53</sup> Leipzig. Aus Vergangenheit und Gegenwart. 1984. S. 29.

Tabelle 6.5: Wohnungsbau in der Stadt Leipzig 1981-1990

Jahr	Neubau	Sonstiger Neubau*	Modernisierung
1981	5474	1101	1808
1982	5768	632	2722
1983	4780	878	3206
1984	3372	163	3721
1985	2986	308	4645
1986	3585	448	4972
1987	2806	315	5290
1988	2751	452	5350
1989	4102	.	5181
1990	3088	.	.
Gesamt	38712	4297	.

\*Siehe Anmerkung zur Tabelle 6.4. Zusätzlich wurden ab 1983 rekonstruierte Wohnungen einbezogen; das waren wiederhergestellte, bis dahin leerstehende und bauaufsichtlich gesperrte Wohnungen. Anfang 1990 wurde diese Praxis korrigiert.

Quellen: Neubau – Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991, S. 106. Sonstiger Neubau – Differenz der Angaben für den Wohnungsneubau im Statistischen Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991 und dem Statistischen Jahrbuch für den Bezirk Leipzig (s. o. Anmerkung). Um- und Ausbau, Modernisierung – Statistisches Jahrbuch für den Bezirk Leipzig 1982 und Sammelband über ausgewählte statistische Daten nach Kreisen des Bezirkes Leipzig, Stand 1989.

chen Leiter ökonomisch eigenverantwortliche Kombinatbetriebe gebildet. Es erfolgte die Umstrukturierung des bisherigen Stammbetriebes des BKL in folgende Kombinatbetriebe (KB): KB Leipzig, KB Altenburg und KB Wurzen. Die Kapazitäten des VEB(K) Bau Döbeln wurden dem BKL zugeordnet und zum KB Hartha umgebildet.

Nach der Bildung des neuen KB Bautechnische Versorgung (BTV) im BKL zu Beginn des Jahres 1982 war die Inbetriebnahme der teilautomatisierten Vorfertigungsanlagen für raumgroße Fußbodenbeläge wichtig für den industriellen Wohnungsbau. Damit wurden weitere Ausbautätigkeiten von der Baustelle in die Vorfertigung verlagert, und der Aufwand auf der Baustelle verringerte sich. Das betraf vor allem auch die Containerbe- stückung in der BTV, indem alle benötigten Ausbau- und Ausrüstungsmaterialien pro Gebäude und Wohnung für die jeweiligen Ausbaugeräte palettiert wurden. Die Container wurden mit Hilfe der per EDV gefertigten Stück- und Ausrüstungslisten nach Erfahrungen aus der Industrie komplettiert. Diese Neuerung übernahmen auch andere Wohnungsbaukombinate der DDR.

Die stetige Leistungssteigerung im komplexen Wohnungsbau zu Beginn der 80er Jahre war Ausdruck einer dynamischen Entwicklung der personellen und materiell-technischen Basis. Im Jahre 1982 wurden der Bevölkerung neben der bereits genannten Zahl von Neubauwohnungen fünf Schulen mit 133 Unterrichtsräumen, 948 Kindergarten- und 450 Krippenplätze, neun Kaufhallen und 15 Arztplätze sowie Internats-, Feierabend-, Pflegeheim-, Gaststätten- und Schulspeisungsplätze übergeben.<sup>54</sup>

<sup>54</sup> Siehe Chronik des VEB Baukombinat Leipzig, 1986, S. 93.

*Hinwendung zum innerstädtischen Bauen*

Die 80er Jahre waren mit großen Mühen verbunden, das Bauwesen auf den Übergang von der extensiven zur intensiven Stadterneuerung einzustellen. Die strategische Kehrtwende war erst mit der 8. Baukonferenz der DDR im Juni 1985 konsequent vollzogen.<sup>55</sup> Es war wohl weniger die Erkenntnis der Notwendigkeit, sich stärker der vorhandenen Stadt zuzuwenden, »sondern eher die Einsicht in die Unmöglichkeit der weiteren Massenproduktion von Wohnungen an der Stadtperipherie«.<sup>56</sup> Die Erschließung derartiger extensiver Neubaugebiete wie Leipzig-Grünau und die Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen und Vielgeschossern zur städtebaulichen Raumbildung machte sie schließlich insgesamt teurer als das sonst – nur auf das Einzelobjekt bezogene – kostspieligere innerstädtische Bauen: Eine Wahrheit, der man sich auch in Leipzig nicht entziehen konnte.

Hinzu kamen die ersten Enttäuschungen der Bewohner der randstädtischen Wohngebiete über mangelnde oder auf spätere Zeiträume verschobene Versorgungseinrichtungen und die lange Zeit, bis Grünflächen mit Erholungsräumen und Kinderspielflächen entstanden. Damit wuchs der Wunsch, wieder in innerstädtischen Lagen zu wohnen.

Die intensive Entwicklung der Städte, verbunden mit der effektiven Nutzung und Erhaltung der vorhandenen Bausubstanz, erforderte eine erhöhte Bautätigkeit innerhalb der Stadt. Dazu waren die Kapazitäten für die Erhaltung und Modernisierung der Altbausubstanz zu vergrößern und die Flächenausdehnung des Stadtraumes sinnvoll zu begrenzen. Aus dieser Aufgabenstellung ergab sich für die Stadt Leipzig zu Beginn der 80er Jahre eine Reihe von Widersprüchen, die objektiver und subjektiver Natur waren. Sie äußerten sich wie folgt:

- a) Der Anteil der innerstädtischen Neubau-Wohnungen sollte von 25 auf 50 Prozent erhöht, aber der Wohnungsbaustandort Leipzig-Grünau musste noch bis Mitte 1985 fertig bebaut werden.
- b) Der Tiefbau zur Erschließung innerhalb der Altbaugebiete hatte keinen Vorlauf. Um die Taktfolge des Wohnungsbaus nicht in ihrem Tempo zu hindern, wurden im WK 8 in Leipzig-Grünau auf gleicher Fläche ca. 2280 Wohnungen mehr in die Raumplanung eingeordnet als ursprünglich vorgesehen waren.
- c) Es galt 25 ha landwirtschaftliche Nutzfläche einzusparen; das erforderte, die Planung für den ab 1985 vorgesehenen extensiven Standort Leipzig-Paunsdorf zu überarbeiten und somit konsequent zur innerstädtischen Bebauung überzugehen.

Die bis dahin vorwiegend extensive Entwicklung im komplexen Wohnungsbau der Stadt bis in die 80er Jahre war jedoch auch damit begründet, dass

- für zehntausende Haushalte keine eigene Wohnung verfügbar war;
- Leipzig die dichtest besiedelte Großstadt in der DDR war und deshalb schwierige bautechnologische Anforderungen existierten;
- leistungsstarke Taktstraßen auf guten Standorten ermöglichten, den zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, der dringend benötigt wurde, um die qualitativ höheren

55 Vergleiche Protokoll der 8. Baukonferenz des ZK der SED und des Ministerrates der DDR. Berlin 1985. S. 34ff.

56 »Eine Wohnung für alle«. Geschichte des kommunalen Wohnungsbaus in Leipzig 1900-2000. S. 132.

Anforderungen des innerstädtischen Bauens (einschließlich des Abrisses nicht erhaltenswerter Bausubstanz) meistern zu können.

Hinzu kam, dass die zweite Rationalisierungsstufe (»Ratio-Etappe«) der WBS 70/10800 keine niveauvollen, kostengünstigen städtebaulich-architektonischen Lösungen und Gestaltungen für das innerstädtische Bauen ermöglichte. Diese Rationalisierungsstufe hatte lediglich das Ziel gehabt, Vorfertigung, Montage und Ausbau material- und energieökonomisch zu verbessern. Die Maßnahmen »konzentrierten sich fast ausschließlich auf technische und technologische Probleme und führten zur Wegrationalisierung aller städtebaulich-architektonisch wirksamen Bauteillösungen und Details und damit zu einer Reduzierung der architektonischen Gestaltungsmöglichkeiten auf das Niveau von Oberflächenvarianten«. <sup>57</sup> Somit war diese Ratio-Stufe der WBS 70 für das innerstädtische Bauen praktisch ungeeignet. Die Schlussfolgerung lautete: auf Basis der WBS 70 zügig Lösungen für das innerstädtische Bauen zu entwickeln. Das BKL wurde deshalb seitens des Ministeriums für Bauwesen zu Beginn der 80er Jahre aufgefordert, die zweite Ratio-Stufe weiter zu überarbeiten. Der Experimentalbau entstand dazu 1983/84 in Gemeinschaftsarbeit mit der Ingenieurschule Cottbus, der Bauakademie der DDR und dem BKL in der Kolonnadenstraße (Innere Westvorstadt).

»Durch eine geschossweise abgesetzte Außenwandkonstruktion konnten die Experimentalbauten in die alte Bauflecht eingeordnet und somit der historische Straßenraum wieder hergestellt werden. Das Erdgeschoss, als Vollmontagekonstruktion ausgeführt, gestattete die Funktionsunterlagerung kleinerer Läden und Dienstleistungseinrichtungen. Im fünfgeschossigen Grundtyp mit 20 Ein- bis Vierraumwohnungen kann das Dachgeschoss ebenfalls voll als Wohngeschoss genutzt werden.« <sup>58</sup>

Der Experimentalbau erbrachte den Nachweis, dass die WBS 70 nach entsprechender Überarbeitung mit kleinteiligen, anpassungsfähigen Bauelementen durchaus für das innerstädtische Bauen geeignet war. Das ungelöste Problem war jedoch, diesen Bautyp flächendeckend beim Erhalt der Gründerzeitquartiere, in denen 1988 immerhin noch jeder zweite Leipziger Mehrfamilienhaushalt wohnte, anzuwenden, weil es vor allem an Kapazitäten und einer eingehenden Beschäftigung mit dem Bauen im Bestand fehlte. Die durchaus gelungene und auch von der Bevölkerung akzeptierte Bebauung an der Kolonnadenstraße und am Dorotheenplatz in der inneren Westvorstadt wurde leider nicht in Leipzig fortgesetzt, sondern im Zuge der Bautätigkeit des BKL in Berlin-Mitte und Berlin-Lichtenberg.

Für das innerstädtische Bauen waren die Mitte der 80er Jahre ausgewiesenen Pilotstandorte von entscheidender Bedeutung, da diese recht unterschiedliche Anforderungen stellten. Der Standort »Innere Westvorstadt« mit den Baufeldern Elsterstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Reichelstraße und Alter Amtshof umfasste im Zeitraum 1984-90 den Neubau von 1155 Wohnungen. Während hier – wie auch auf dem innerstädtischen Standort Kreuzstraße (Innere Ostvorstadt) zwischen 1985 und 1987 – ähnliche Häuser wie in Leipzig-Grünau gebaut wurden, galt es, für weitere Standorte das Gebäude- und Bauteilsortiment des BKL nochmals zu überarbeiten.

Das Ergebnis waren die dritte Rationalisierungsstufe (»3. Ratio-Etappe«) der WBS 70 und zwei neue Wohnungsbauserien, die WBS 70/BR87 und die WBS 70/36kN. Sie

57 »Eine Wohnung für alle«. Geschichte des kommunalen Wohnungsbaus in Leipzig 1900-2000. S. 133.

58 Ebenda.



wurden seit 1987 auch durch das BKL eingesetzt. Das besondere Merkmal dieser Gebäude waren die in sogenannten »Gestaltungsbaukästen« zusammengefassten Elemente und Bauteillösungen (Fassade, Loggia, Treppenhaus, Ecken und Dach) für die Anpassung der Wohngebäude an unterschiedliche Standorte. Jetzt waren 39 Gebäudelösungen möglich, neben kleinteiligen Gebäuden Ecksegmente sowie Gebäude mit Funktionsunterlagerungen mit straßenseitiger Anlieferung und hofseitig ausgerichteten Schlafräumen.

Mit den Erfahrungen aus Lückenbebauung und geschlossenen Baufeldern mit vorgegebenen Straßenfluchten begann nach 1987 die Realisierung weiterer innerstädtischer Wohnungsbaustandorte (siehe Tabelle 6.6). Die Standorte Volkmarsdorf, Innere Ostvorstadt, Seeburgstraße, Thonberg, Connewitz und Marienplatz wurden ab 1988 mit den für innerstädtische Standorte entwickelten Erzeugnissen bebaut.

Tabelle 6.6: Wohnungsneubau in den Jahren 1981-1990, darunter an ausgewählten Standorten

Jahr	Wohnungen insgesamt	darunter an ausgewählten Standorten							
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1981	5474	5184	-	-	-	-	-	-	-
1982	5768	5684	-	60	-	-	-	-	-
1983	4780	4432	-	60	-	-	8	-	-
1984	3372	3259	-	60	-	-	-	-	-
1985	2986	2498	-	85	-	360	-	-	-
1986	3585	2501	-	347	-	480	100	-	-
1987	2806	977	422	231	-	9	621	-	-
1988	2751	156	1819	82	190	209	160	-	-
1989	4102	-	2460	338	520	-	78	400	188
1990	3088	-	1434	12	447	-	-	376	425

(1) Grünau (2) Paunsdorf (3) Innere Westvorstadt  
 (4) Volkmarsdorf (5) Innere Ostvorstadt (6) Gohlis-Nord  
 (7) Seeburgstraße (8) Thonberg

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 106f.

Dabei wurde jedoch sichtbar, dass es in der zweiten Hälfte der 80er Jahre nicht schlechthin um die »Sanierung der Altbaugebiete« ging, sondern die Lösung hieß: »Einheit von Neubau, Rekonstruktion und Instandsetzung«. Dabei war der Flächenabriss ein wesentliches Element in der Einheit von Neubau und Sanierung. Diese Auffassung muss man akzeptieren, da der Bauwirtschaft in Leipzig zu einer umfassenden Rekonstruktion und Modernisierung der flächendeckenden maroden Altbausubstanz die materiellen und finanziellen Voraussetzungen fehlten. Man sah als einzige Alternative für dieses Dilemma damals nur, an der Plattenbauweise festzuhalten und Altbausubstanz in größerem Maße abzureißen. Zugleich wurde gegen Ende der 80er Jahre vom BKL gefordert, einen sichtbaren Gestaltungsspielraum der »Plattenelemente« zu erreichen.

*Instandhaltung, Instandsetzung und Modernisierung der Altbausubstanz blieben weiter zurück*

Bei aller Anerkennung der Ergebnisse im Wohnungsneubau und trotz erfolgreicher und vorbildlicher Sanierung ausgewählter Gebiete in der Ostvorstadt (Ostheimstraße und Ludwigstraße/Mariannenstraße) und in anderen Stadtbezirken sowie des zügigen Beginns der Gestaltung wichtiger Magistralen wie Straße der DSF (jetzige Delitzscher Straße) und Karl-Liebknecht-Straße, wurde sichtbar, dass sich die Widersprüche zwischen den gesteckten Zielen und der erreichten Realität bei der Instandhaltung, Instandsetzung und Modernisierung der Altbausubstanz, zwischen Bedarf und Aufkommen vergrößerten. Dabei hatte auch die Differenz zwischen dem für die Leipziger Wohnsubstanz speziell ermittelten erforderlichen Aufwand an Finanzen, Material und Kapazitäten gegenüber den geringeren staatlichen Aufwandsnormativen einen erheblichen negativen Einfluss.

Die zur Verfügung stehenden Kapazitäten mussten auf die Instandsetzung (vorrangig Dach, Schornstein, Fassade) sowie auf die Bauwerkstrockenlegung und Sanitärinstallation konzentriert werden, um einen weiteren Verfall vor allem der Gebäude, die in die Bauzustandsstufen 2 und 3 eingeordnet waren, zu verhindern.

Der Rat der Stadt nahm in einem Beschluss vom 27. Oktober 1983 zur Entwicklung der Baureparaturen Stellung und legte – abgestimmt mit dem Rat des Bezirkes Leipzig – Maßnahmen fest, die auf eine Wende in der Instandhaltung, Instandsetzung und Modernisierung von Wohnsubstanz gerichtet waren. So wurde beschlossen:

- a) Bis Ende 1987 sind die Dächer vorrangig an Wohngebäuden zu reparieren, die eine Weiterbewohnbarkeit des Wohngebäudes garantieren.
- b) Die Baureparaturleistungen sind gegenüber dem Zeitraum 1976-80 zu verdoppeln, gleiches gilt für 1986-90 zum vorangegangenen Zeitraum.
- c) Ab 1984 sind verstärkt Leistungen von bezirksgeleiteten Kombinat- und Betrieben für die Dachinstandsetzung, Fugensanierung, Instandsetzung bzw. Rekonstruktion von Heizungs- und Sanitärinstallationen zu entwickeln und einzusetzen.
- d) Das BKL hat Kooperationsleistungen aus dem kreis-, stadt- und stadtbezirksgeleiteten Bauwesen freizusetzen.
- e) Für 1984 sind ca. 12 Mio. M Leistungen von den kreisgeleiteten Baubetrieben des Bezirkes in der Stadt Leipzig zu erbringen.

Diese Maßnahmen entspannten zwar etwas die Lage, brachten aber keine entscheidende Veränderung. Auch Eigeninitiativen der Bevölkerung für eine Modernisierung der Wohnungen waren sehr begrenzt wirksam, da Badewannen, Fliesen, Duschen und weitere Sanitäreinzelteile nicht ausreichend zum persönlichen Kauf verfügbar waren.

*Letzte Jahre: Zunahme des innerstädtischen Bauens*

Der Wohnungsbau in Leipzig-Grünau wurde 1987/88 mit insgesamt 35 965 Wohnungen<sup>59</sup> für ca. 90 000 Einwohner, verbunden mit dem Bau zahlreichen Versorgungseinrichtungen, abgeschlossen. Es waren jedoch noch erhebliche Aufwendungen bis 1990 und darüber hinaus erforderlich, um ein voll lebensfähiges Wohngebiet zu gestalten. Parallel zum

<sup>59</sup> Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 106f.

Auslaufen der Bautätigkeit in Grünau wurde – wie bereits in den 70er Jahren mit dem Generalbebauungs- und Generalverkehrsplan der Stadtregion Leipzig vorgesehen – 1986 mit dem Bau von Wohnungen in Paunsdorf begonnen. Die nochmalige Korrektur der Planungsgrößen dieses Standorts für den Zeitraum 1986-1995 – eine Verringerung von 20 000 auf ca. 13 500 Wohnungen – setzte ein eindeutiges Signal für die Hinwendung zum innerstädtischen Bauen. Bis 1990 wurden in Paunsdorf 6135 Wohnungen fertiggestellt,<sup>60</sup> dazu zwei Schulen, zwei Kaufhallen, eine Ladenzeile, ein Kindergarten und ein Altersheim.

In einem Beschluss des Politbüros des ZK der SED vom März 1988 »[...] über die Durchführung des Wohnungsbauprogramms in der Stadt Leipzig und daraus erwachsende Maßnahmen für den Zeitraum 1988 bis 1990«<sup>61</sup> wurde gefordert, Kräfte und Mittel mit aller Konsequenz auf die Beschleunigung des innerstädtischen Bauens zu richten. In Vorbereitung auf diese Beschlussfassung wurde vom Rat der Stadt Leipzig eine Gesamtübersicht zu den bei der Durchführung des Wohnungsbauprogramms im Zeitraum 1971-1987 erreichten Ergebnissen zusammengestellt. Nach kritischer Wertung des bisher Erreichten und der eingetretenen Rückstände bestimmten die Räte des Bezirkes und der Stadt Leipzig die Hauptrichtungen des Wohnungsbaus bis 1990. Das waren:

- a) Solide Auswahl und Festlegung der effektivsten Standorte für den innerstädtischen Wohnungsbau, verbunden mit einer qualifizierten Vorbereitung und zügigen Durchführung der Baumaßnahmen.
- b) Überwindung der Stagnation der Leistungs- und Effektivitätsentwicklung im BKL, beginnend bei der Wiederherstellung und Durchsetzung einer stabilen Takt- und Fließfertigung in der Vorfertigung und auf den Baustellen, insbesondere auf innerstädtischen Standorten.
- c) Konzentration der finanziellen und materiellen Fonds sowie der Kapazitäten auf die vordringlichsten Baumaßnahmen zum Erhalt kulturhistorisch wertvoller Gebäude. Gleichzeitig sollte geprüft werden, ob die Vielzahl der in der »Zentralen Denkmalsliste der DDR« aufgenommenen Baudenkmale noch den Erfordernissen entsprach.

Berechnungen zum Wohnungsbau in der Stadt Leipzig gingen 1988 davon aus, dass bis 1990 für 544 000 Einwohner bzw. 238 000 Haushalte etwa 253 000 Wohnungen zur Verfügung stehen werden. Davon abgeleitet galten für den Zeitraum ab 1988 folgende Grundsätze:

- a) Kräfte und Mittel sind in erster Linie auf die qualitative Verbesserung des Wohnungsbestandes zu richten. Die Modernisierung ist vor allem bei der sanitärtechnischen Ausstattung zu beschleunigen. Nicht rekonstruktionswürdige Bausubstanz ist schrittweise durch Neubau zu ersetzen. Ein quantitatives Anwachsen des Wohnungsbestandes ist nicht mehr erforderlich.
- b) Die weitere Ausdehnung der bebauten Fläche der Stadt Leipzig durch neue Wohnkomplexe am Stadtrand ist nicht mehr zuzulassen. Der Anteil des innerstädtischen Wohnungsneubaus ist bis 1990 von 25 auf 50 Prozent zu steigern. Es sind Standorte auszuwählen, bei denen Verlust von brauchbarer Bausubstanz verhindert und Gewerbeflächen nur in geringem Umfange verlagert werden müssen.

<sup>60</sup> Ebenda.

<sup>61</sup> Beschluss des Politbüros des ZK der SED 10/88 vom 8.3.1988.

- c) Die Modernisierung von Wohnungen ist vor allem auf solche Gebäude zu konzentrieren, die auf lange Sicht erhalten werden können. Der Baureparatur ist vorrangige Aufmerksamkeit zu widmen. Bei ca. 3000 Gebäuden sind bis 1990 die »Dächer dicht« zu machen. Die Fassadeninstandsetzung in Verbindung mit einer verbesserten Wärmedämmung ist besonders in den Magistralen der Stadt zu forcieren.

Die Bautätigkeit in innerstädtischen Wohngebieten nahm zu. Auf dem Standort *Seeburgstraße*, der die Gebiete zwischen Ringbebauung, Leninstraße (jetzt Prager Straße), Stephanstraße und Brüderstraße mit 951 Wohnungen in 151 Gebäuden umfasste, wurden Gebäude mit 323 Wohnungen abgerissen und 629 Wohnungen modernisiert. Von den geplanten 1080 Wohnungen der WBS 70/12000-3. Ratioetappe wurden bis 1990 776 Wohnungen<sup>62</sup> im sechsgeschossigen Wohnungsbau errichtet. Durch farbliche Akzente, ausgeprägte Vertikalgliederung und Unterlagerung eines Teils der Gebäude mit Geschäften gelang es, die bisher »triste« Plattenbauweise etwas aufzuwerten.

In *Volkmarsdorf*, gemeint ist das Gebiet am ehemaligen Ernst-Thälmann-Platz (jetzt Volkmarsdorfer Markt), wurden 60 Prozent der 212 Gebäude mit 1351 Wohnungen abgerissen. 1200-1300 Wohnungen sollten neu gebaut werden. Im Zeitraum 1986-1990 wurden 1157 Wohnungen<sup>63</sup> der WBS 70/12000-3. Ratioetappe errichtet. Die Neugestaltung des Neustädter Marktes und des Mariannenplatzes wurde 1990 – bedingt durch die Wende – nicht fortgeführt.

Der Standort *Thonberg/Leninstraße* (jetzt Prager Straße) war im Zeitraum 1988-90 geprägt durch den Abriss von nicht erhaltenswürdiger Altbausubstanz (besonders Raum Mühlstraße / Stötteritzer Straße) und der Modernisierung von Wohngebäuden durch das KBR mit seinen Kooperationspartnern. Im Bereich Mühlstraße / Stötteritzer Straße wurden 613 Neubauwohnungen des Typs WBS 70/12.000-3. Ratioetappe errichtet. Die Bebauung der Leninstraße (jetzt Prager Straße) sollte nach erfolgtem Abbruch der meisten Gebäude bis 1993 erfolgen. Wie sichtbar, wurde diese Konzeption mit wesentlich veränderter Bauweise und einer anderen finanziellen Grundlage in den 90er Jahren zu Ende geführt.

Sogenannte Reservestandorte, die als Ergänzung zu bebauten Wohngebieten ausgewiesen wurden, sind im Zeitraum 1986-91 für den Neubau genutzt worden. So entstanden in *Sellerhausen* (Leonhard-Frank-Straße / Permoser Straße) 400 Neubau-Wohnungen und in *Neu-Gohlis* (nördlich vom Kroch-Viertel) 976 Neubau-Wohnungen mit den erforderlichen Versorgungseinrichtungen.

Auch die Lückenbebauung im *Stadtzentrum* wurde nach dem Beispiel »Kolonnadenstraße« forciert. Im Jahre 1984 waren hier von ca. 300 Gebäuden 50-60 Prozent dringend instandsetzungsbedürftig. Deshalb wurden ab 1985 mehr Kapazitäten für Neubau und Baureparaturen im Stadtzentrum eingesetzt. Das 1984-86 errichtete Eckgebäude Grimmaische Straße / Ritterstraße war dafür ein erster Versuch. Das Objekt Grimmaische Straße 28/Ritterstraße 12 mit 25 Ein-Raum-Wohnungen war geprägt durch die Einführung der WBS 70/36 kN, die neuentwickelte Wohnungsbauserie mit einem kleinteiligen Grundraster. Damit war es ab 1987 möglich, individuell sowohl im Stadtzentrum Leipzigs als auch in den kulturhistorisch wertvollen Altbaugebieten der Kreisstädte des Bezirkes

62 Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 106f.

63 Ebenda.

Leipzig standortgebunden zu bauen. Die bis 1990 erfolgten Lückenschließungen in der Nikolaistraße 31 mit 49 WE und in der Ritterstraße 12 bestätigen diese positive Aussage. Weitere nach 1990 vorgesehene Lückenschließungen im Bereich Brühl/Ritterstraße und Nikolaistraße wurden nach der Wende im Februar 1990 gestoppt.

Das Umgestaltungsgebiet *Connewitz/Biedermannstraße* und *Connewitz/Teichstraße* war ab 1988 für die Bebauung und Sanierung vorgesehen. Im Bereich der Biedermannstraße war geplant, Gebäude mit 884 Wohnungen abzurechen, die durch 1120 Wohnungen der WBS 70/12000-3. Ratio-Etappe ersetzt werden sollten. 578 Wohnungen waren zu sanieren. Die weitere Umgestaltung am Connewitzer Kreuz und in der Teichstraße war nach 1990 vorgesehen. Die Bebauung am Standort Biedermannstraße wurde 1988/89 begonnen, aber nicht vollendet.

So hatte in der zweiten Hälfte der 80er Jahre schrittweise die Verlagerung des Wohnungsbaus vom Stadtrand zur Innenstadt eingesetzt. Das Ziel des Politbürobeschlusses vom März 1988, im Jahre 1990 bereits 50 Prozent des Wohnungsneubaus innerstädtisch zu realisieren, hatte sich jedoch – wie angesichts der Bedingungen in der Stadt zu erwarten war – als völlig unrealistisch erwiesen.

Insgesamt wurden in den 80er Jahren 38 712 Wohnungen neu gebaut und 43 567 Wohnungen modernisiert (siehe Tabelle 6.6). Hinzu kamen mehr als 4300 rekonstruierte bzw. um- und ausgebauten Wohnungen sowie Plätze in Arbeiterwohn- und Feierabendheimen.

### *Einige Anmerkungen zur Erfüllung des Wohnungsbauprogramms 1971-1990 und ein Fazit*

Ein Blick auf die folgenden Indikatoren der Wohnungssituation in Leipzig 1971 und 1990 zeigt die erreichten Verbesserungen.

Tabelle 6.7: Wohnungssituation in Leipzig 1971 und 1990

	1971	1990
Wohnungsbestand	216 551	257 928
Wohnräume (1000 Räume)	639	739
Wohnräume je 100 Wohnungen	295	287
Anteil der WE mit Bad/Dusche (%)	44,1	78,1
Anteil der WE mit Innen-WC (%)	47,7	73,3

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 99.

Der Wohnungsbestand stieg von 1971 bis 1990 um rund 41 400 WE, das ist eine Steigerung auf 119 Prozent. Durch Neubau und Modernisierung erhöhte sich der Anteil der Wohnungen mit Bad/Dusche bzw. Innen-WC auf annähernd das Doppelte, ohne dass man mit dem Erreichten zufrieden sein konnte. So hatten sich seit 1971 für mehr als 330 000 Einwohner, das waren 60 Prozent der Bevölkerung, die Wohnbedingungen verbessert. Alle Kinder der entsprechenden Altersgruppen konnten einen Kindergarten besuchen. Für 1000 Kinder der Altersgruppe 0-3 Jahre standen 846 Krippenplätze zur

Verfügung. Knapp die Hälfte der Schulkinder wurde in Schulen unterrichtet, die nach 1971 gebaut wurden.

Unbefriedigend blieb bis zum Ende der DDR die Situation auf dem Gebiet der Baureparaturen. Die vom Rat der Stadt am 12. Oktober 1988 getroffene Aussage,<sup>64</sup> dass das bisherige Verhältnis im Leistungseinsatz für den Wohnungsbau zwischen Neubau und Baureparaturen von 65 zu 35 nicht den Reproduktionsbedingungen der Stadt entsprach und bei günstigeren Verhältnissen zwischen Erhaltung, Modernisierung und Ersatz mindestens hätte umgekehrt gestaltet werden müssen, war eine richtige Feststellung, die aber nicht zum Handeln führte.

Um die notwendigen Reparaturen und die Werterhaltung in der Stadt Leipzig zu ermöglichen, wäre für mindestens zehn Jahre eine Verdreifachung der dafür vorhandenen Kapazitäten erforderlich gewesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur einer extensiven Entwicklung der Beschäftigten Grenzen setzte. Gemessen am Baubedarf der Stadt wäre jedoch die Zahl der Arbeitskräfte im Bauwesen mindestens zu verdoppeln gewesen – bei einer jährlichen Steigerung der Arbeitsproduktivität um fünf Prozent.

Zusammenfassend muss zu den im Kapitel genannten kritischen Feststellungen gesagt werden, dass angesichts der Bedingungen, unter denen gearbeitet werden musste, die Leistungen der Bauleute hoch anzuerkennen sind. Das sollte niemand in Abrede stellen oder vergessen. Dennoch ist kritisch festzustellen, dass das in 40 Jahren in dieser Stadt Erreichte zu wenig war, um die Altbausubstanz in ihrer Gesamtheit als Ensemble vor einem weitgehenden Verfall zu schützen. Das ist bei allem Positiven die bittere Wahrheit.

---

64 Rat der Stadt Leipzig: Zuarbeit zum Fragespiegel in Vorbereitung der Beratung zwischen einer Arbeitsgruppe des Rates, des ZK der SED und der SED-Bezirksleitung vom 12.10.1988.



## Übersicht:

Betriebsdirektoren (BD) und Kombinatdirektoren (KD) des VE Baukombinats Leipzig bzw. seiner Vorläuferbetriebe

1953		VEB (K) Bau	Walter Gläß (BD)
1959		VEB (K) Bau	Hans Läsecke (BD)
1961	1. Juli	VEB (K) Bau	Werner Schöbel (BD)
1962	1. April	VEB Baukombinat (St)	Werner Schöbel (KD) u. a. Dr. Kurt Fiedler (Technischer Direktor)
1966	1. Jan.	VEB Baukombinat (St)	Günter Sachs (KD)
		VEB Betonwerke	Werner Schöbel (BD)
1968	1. Feb.	VEB Baukombinat (St)	u. a. Horst Krantz (BD Projektierung)
1968	1. Okt.	VEB Wohnungs- und Gesellschaftsbaukombinat (WGK Leipzig)	Dr. Roland Hofmann (KD) u. a. Horst Krantz (BD Projektierung) Dr. Wolfgang Altner (BD Vorfertigung) Joachim Uhlig (BD Wohnungsbau) Heinz Morgenstern (BD Gesellschafts- u. Hochhausbau)
			Wieland Klingner (BD Ausbildung)
1969	25. Nov.	VEB WGK	Jörg Scheibner (KD)
1974	15. Sept.	VEB Baukombinat	Peter Schulze (KD) u. a. Horst Ludwig (Techn. Direktor)
1985		VEB Baukombinat	Wolfgang Zimmer (KD)
1986		VEB Baukombinat	Dr. Günter Bellmann (KD)

Quelle: Chronik des Baukombinates Leipzig 1945-1983.

## 7. Generalverkehrsplanung und Verkehrsentwicklung

*Kurt Ackermann*

### 7.1. Bebauungs- und Verkehrsplanung vor 1945

Bebauungs- und Verkehrsplanung – anfangs gemeinsam betrieben – haben in Leipzig eine lange Tradition. Bereits 1875 wurde ein Gesamtbebauungsplan gefordert, weil die bis dahin üblichen Stadtteilbebauungspläne lediglich partielle Planungen ermöglichten. Da diese häufig untereinander nicht abgestimmt waren, konnten sie einer Gesamtplanung für die Stadt Leipzig mit inzwischen mehr als 120 000 Einwohnern hinderlich sein. Erst 1911 wurde der Gedanke einer Gesamtbebauungsplanung mit der Forderung nach einem Generalbebauungsplan (GBP) für die zur Halbmillionenstadt gewachsene Messemetropole erneut aufgegriffen und mit der Schaffung notwendiger Unterlagen vorangetrieben. Der Erste Weltkrieg unterbrach die Arbeiten, die dann in den zwanziger Jahren wieder aufgenommen und zielstrebig fortgesetzt wurden. Vergleichende Betrachtungen berechtigen zu der Feststellung, dass die Leipziger Stadtplanung in dieser Etappe auf der Höhe ihrer Zeit stand und durch Ergebnisse manchen wissenschaftlichen Meinungsstreites das fachliche Niveau mitbestimmte.<sup>1</sup>

Der erste Generalbebauungsplan wurde 1929 nach Köln (1923) und Essen (1927) als dritter Bebauungsplan in Deutschland durch das Stadterweiterungsamt vorgelegt. Damit wurde eine neue Qualität in der Leipziger Stadtplanung erreicht. Der Generalbebauungsplan zeigte strategische Linien für die Stadtentwicklung und zeichnete sich durch eine komplexe Betrachtung von Bauungs- und Verkehrsstruktur aus.

Aufgrund der Tatsache, dass dieser erste Leipziger GBP eine Angebotsplanung ohne Realisierungskonzeption darstellte, die Autorität dieser Planung wegen fehlender gesetzlicher Grundlagen nicht gesichert war und einige subjektive Auffassungen zu stark betont wurden, blieb seine gesellschaftliche Wirksamkeit begrenzt. Das schmälert jedoch in keiner Weise die für die Leipziger Stadtplanung sehr bedeutsame Leistung des Stadterweiterungsamtes, mit der eine für die Stadtentwicklung bis nach dem Zweiten Weltkrieg gültige Leitlinie vorgelegt wurde.

---

<sup>1</sup> Kurt Ackermann: Die Herausbildung der Stadtplanung in Leipzig und ihre Entwicklung bis zum ersten Generalbebauungsplan 1929 unter besonderer Beachtung der Verkehrsplanung. Leipzig – Beiträge zur Stadtgeschichte. Herausgeber: Museum für Geschichte der Stadt Leipzig in Zusammenarbeit mit der Universität Leipzig. Leipzig 1988.

## 7.2. Verkehrsplanerische Konzepte 1945-1965

### *Erste Planungskonzeptionen nach dem Zweiten Weltkrieg*

Bereits wenige Wochen nach Kriegsende begannen in Leipzig die Planungsarbeiten zum Wiederaufbau und zur Neugestaltung der stark zerstörten Stadt, nachdem die Funktionsfähigkeit des städtischen Verkehrsnetzes wenigstens teilweise wiederhergestellt war (siehe Bild 7.1). 1946 erklärte Oberbürgermeister *Erich Zeigner*: »Der Wiederaufbau einer schwer beschädigten Stadt ist die Aufgabe vieler, vieler Jahre; er setzt ein Programm auf lange Sicht voraus. [...] Der für Leipzig eigentümliche und so reizvolle Ring unserer Promenaden muss erhalten bleiben. Aber schon das Straßensystem unserer Innenstadt wird manche Korrektur erfahren müssen. Wir müssen prüfen, ob es möglich sein wird, vom Hauptbahnhof nach dem Bayrischen Bahnhof eine durchgehende Bahnverbindung zu schaffen, die uns die günstigsten Möglichkeiten des Durchgangsverkehrs eröffnet. Ähnlich liegt es mit dem Kanalproblem. Das Transportproblem ist heute von so entschei-

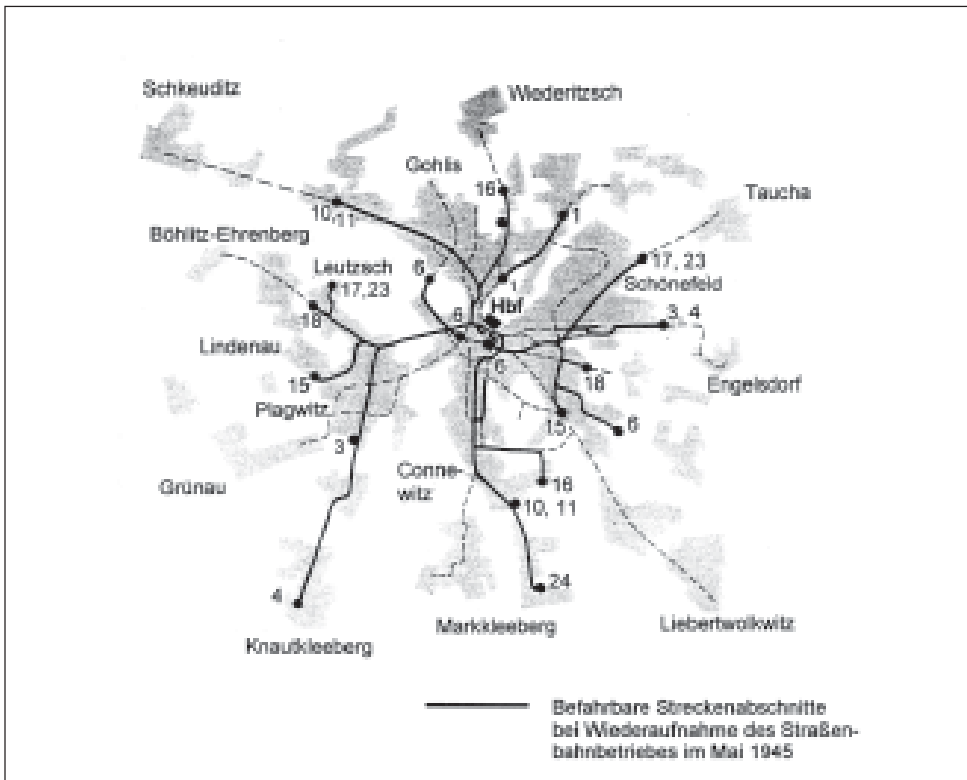


Bild 7.1: Straßenbahnliniennetz der Leipziger Verkehrsbetriebe 1945.

(Quelle: Kurt Ackermann, Helga Bleyer, Gerd Johne: Leipzigs Stadtverkehr. Hg.: Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig, Leipzig 1979, S. 3.)

dender Bedeutung, dass wir unbedingt die Möglichkeiten der billigen Heranschaffung von Massengütern und Rohstoffen schaffen müssen.«<sup>2</sup>

Diese Anregung löste 1946 auf der Grundlage des Projektes von 1911<sup>3</sup> eine erneute Untersuchung zur Verbindungsbahn zwischen Hauptbahnhof und Bayrischem Bahnhof durch die Reichsbahndirektion Halle aus. Die für die Realisierung ausgewiesenen Baukosten in Höhe von 93 Mio. RM waren in den Nachkriegsjahren für diese Aufgabe jedoch nicht verfügbar.

Außer generellen und langfristigen Zielstellungen für die Gesamtstadt wurde zunächst der zentrale Bereich als Schwerpunkt planungsmäßig bearbeitet. Als Grundsätze und Leitgedanken galten dabei: »Im Hinblick auf die vorhandenen, wenig beschädigten, aber sehr wertvollen Straßendecken, Kanalisationen und Versorgungsanlagen ist das bisherige Straßensystem im Prinzip beizubehalten. Die Breiten der Fahrbahnen und Fußwege sind den Bedürfnissen eines normalen, aber nach Möglichkeit auch denen des Messeverkehrs anzupassen.«<sup>4</sup>

Auf dieser Grundlage wurde nach 1945 der Rahmen für den Bebauungsplan der »inneren Altstadt« geschaffen. Für die Hauptnetzstraßen wie Grimmische Straße, Peters-, Reichs-, Universitätsstraße, Neumarkt, Brühl und Schillerstraße (an der Moritzbastei) konnten Verbreiterungen vorgesehen werden (siehe Bild 7.2).

Für die Hainstraße wurden auf der Westseite Arkaden bzw. Laubengänge angestrebt, um »den besonders regen Fahr- und Fußgängerverkehr in ein breiteres Bett zu leiten«. Bemerkenswert ist im Hinblick auf die Verkehrsverhältnisse im Stadtzentrum die Zielstellung: »Allen Durchgangsverkehr innerhalb der inneren Altstadt wird man künftig ohne großen Nachteil leicht auf die Ringstraßen verweisen können. Die Ausdehnung der inneren Altstadt, die einen Durchmesser von etwa 800 m hat, lässt dies ohne weiteres zu«<sup>5</sup>. Als Flächen für den ruhenden Verkehr waren die »reichlich vorhandenen und nahe gelegenen Plätze an der Ringanlage« vorgesehen. Dieser Bebauungsplan wurde im Juni 1948 von der Stadtverordnetenversammlung bestätigt und im Oktober 1948 vom [sächsischen] Ministerium für Arbeit und Sozialfürsorge, Hauptabteilung Bau- und Wohnungswesen, genehmigt. In der Zustimmungsurkunde wird vermerkt, »dass der Bebauungsplan den Regeln einer zeitgemäßen Verkehrstechnik und Stadtbaukunst entspricht.«<sup>6</sup>

1949 wurde die Bearbeitung des Ortsplanes begonnen, der neben den Maßnahmen zum Wiederaufbau der Stadt auch Fragen der künftigen Stadtentwicklung besonders im Hinblick auf Flächennutzung und Stadtstruktur enthielt. Dabei wurde »auch eine neue

2 Erich Zeigner: Leipzig – gestern – heute und morgen. In: LEIPZIG gestern – heute – morgen. EIN ATLAS. Hg.: SED-Kreisvorstand Leipzig, Leipzig August 1946. S. 21.

3 Siemens-Halske: Die Elektrische Stadtbahn in Leipzig 1911. Maschinengeschriebenes Manuskript. TU Dresden – Bibliothek der Fakultät für Bau- und Verkehrswissenschaften »Friedrich List«.

4 Neuordnung und Gestaltung der inneren Altstadt von Leipzig – Bebauungsplan mit Sanierungsplan und Satzung. Herausgeber: Walther Beyer, Stadtbaurat, Dezernent des Bau- und Verkehrswesens. Sonderdruck vom 27.1.1949. (Erarbeitet seit 1945).

5 Ebenda.

6 Zustimmungsurkunde zum Bebauungsplan der Stadt Leipzig vom 7.10.1948. Ministerium für Arbeit und Sozialfürsorge. Dresden.

Organisation der Stadt mit einer möglichst klaren Trennung der Gebiete des Wohnens, der Arbeit, der Kultur und der Verwaltung« angestrebt.<sup>7</sup> Bemerkenswert im regionalen Bereich ist das im Ortsplan enthaltene Tangendendreieck der Autobahnen,<sup>8</sup> das die Stadt Leipzig vom starken Durchgangsverkehr entlasten sollte.

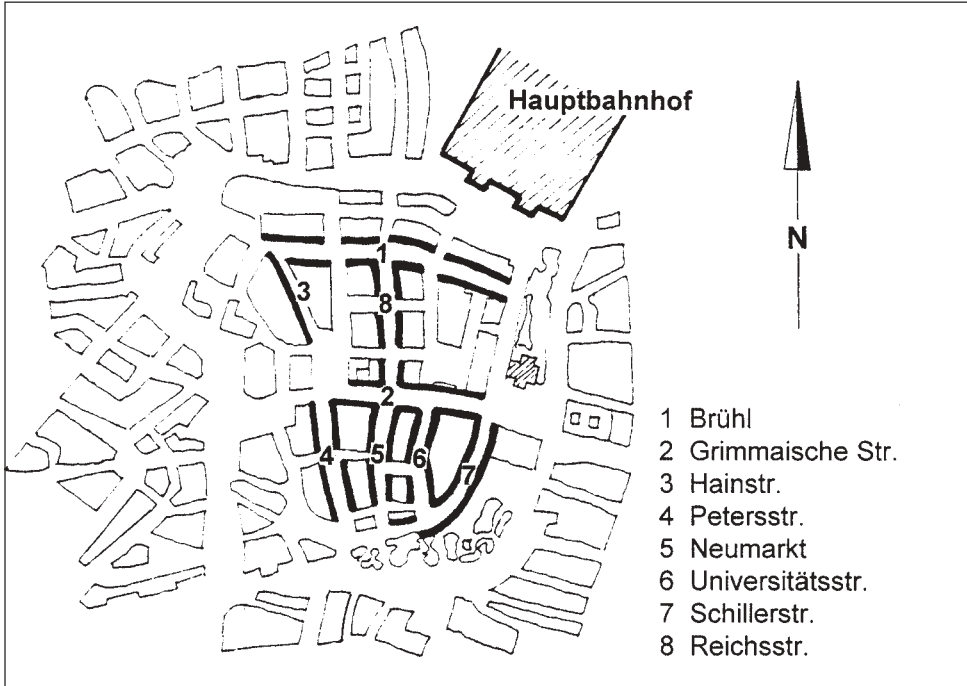


Bild 7.2: Verbreiterung wichtiger Straßen beim Wiederaufbau.

(Quelle: Kurt Ackermann, Gerd Johne: Straßen- und Verkehrsgeschichte deutscher Städte nach 1945 – Leipzig. Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens. Heft 16. Bonn 2001. S. 59.)

### *Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Leipzig und die Ausarbeitung eines Verkehrsplanes*

Nach der Gründung der DDR wurden Planung und Aufbau der Städte nach weitgehend einheitlichen Prinzipien vorangetrieben. Grundlagen dafür bildeten das Aufbaugesetz (1950) und die »16 Grundsätze des Städtebaues« (1950) – unter kritischem Bezug auf den Inhalt der »Charta von Athen« und auf sowjetische Empfehlungen, wonach städtebauliche Planungen und Flächennutzungspläne aufzustellen waren.

7 Horst Siegel; Ambros G. Gross: Struktur- und Gestaltwandel der Stadt Leipzig. Manuskript für den Abschnitt »Leipzig« des geplanten Buches der Bauakademie: Stadtgestalt – Beiträge zur sozialistischen Stadtgestaltung in der DDR. 1980.

8 Neben den Autobahnstrecken Halle-Leipzig-Dresden im Norden und Berlin-Hof im Westen war eine Autobahntangente südlich der Stadt vorgesehen, die bis heute in langfristigen Planungsdokumenten enthalten ist und bereits teilrealisiert wird.

Eine solche für die Stadt Leipzig erarbeitete und vorgelegte Planung wurde im August 1952 durch den Ministerrat der DDR bestätigt. Damit waren die Grundzüge der Entwicklung der Stadt bis zu einer geplanten Einwohnerzahl von 750 000<sup>9</sup> sowie der Flächennutzung und der Bebauung des Stadtzentrums festgelegt. Im »Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Leipzig«<sup>10</sup> wurden für den Aufbau und damit auch für detaillierte Bebauungspläne territoriale Prioritäten gesetzt. Danach »beginnt der Aufbau Leipzigs im Zentrum der Stadt, am Karl-Marx-Platz und wird fortgesetzt an der Ringmagistrale im Anschluss an den Karl-Marx-Platz.«

Der Karl-Marx-Platz (Augustusplatz) wurde als der zentrale Platz der Stadt definiert. Die auf den Promenadenring führenden radialen Straßen, die die Stadtbezirke mit dem Zentrum verbinden, sollten als »Magistralen« in Straßenführung, Breite und Bebauung besonders gestaltet werden.

Der Erläuterungsbericht zur städtebaulichen Planung<sup>11</sup> basierte auf grundlegenden Ausführungen zu den städtebildenden Faktoren. Darin wurde die Bedeutung der Bezirksstadt Leipzig als Messestadt, als Universitäts- und Hochschulstadt, als Zentrum kultureller Einrichtungen sowie als Stadt der Industrie (Maschinenbau, Elektrotechnik, polygraphische Industrie, Rauchwarenindustrie) hervorgehoben. Diese Faktoren, der Braunkohlenabbau im südlichen und nördlichen Umland sowie die Lage Leipzigs am Schnittpunkt wichtiger nationaler und internationaler Verkehrsverbindungen, bestimmten die in der Folgezeit entstandenen langfristigen Pläne zur Entwicklung der Stadt.

In der regionalen und städtischen Verkehrsplanung wurde die Notwendigkeit eines elektrifizierten Vorort-Schnellverkehrs mit einer unterirdischen Verbindungsbahn zwischen Hauptbahnhof und Bayrischem Bahnhof herausgestellt. Gleichzeitig sollte »zur Verbesserung des innerstädtischen Straßenverkehrs, der Verbindung der Außenbezirke untereinander und zum Abfangen des Durchgangsverkehrs [...] ein Ring um den zentralen Bezirk« vorgesehen werden.<sup>12</sup> Ein in der Folgezeit vom Stadtplanungsamt im Dezernat für Aufbau des Rates des Stadtkreises Leipzig ausgearbeiteter Verkehrsplan zeigte diesen Straßenring weitgehend entlang der genannten Grenzen des »Zentralen Bezirkes« (siehe Bild 7.3).

Die radial verlaufenden, abschnittsweise in ihrer Linienführung veränderten Fernverkehrsstraßen bildeten mit diesem Ring niveaufreie Knotenpunkte, so dass ein Netz übergeordneter Straßen entstand.

Bei späteren Untersuchungen zur Trassierung der Hauptnetzstraßen wurden zweckmäßigere Lösungen gefunden, die auch für die radialen Straßen die Forderung nach anbaufreier Führung möglichst weitgehend erfüllten. Dabei wurden unterschiedliche Varianten – zum Beispiel für die südliche Einführung der F 2 – betrachtet und gegeneinander abgewogen.

9 Grundlage der geplanten Einwohnerzahl waren die mehr als 700 000 Einwohner Leipzigs in den dreißiger Jahren.

10 Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Leipzig. Ministerium für Aufbau, Hauptabteilung Städtebau. Berlin. Am 14.8.1952 aufgestellt, bestätigt am 28.8.1952. Regierung der DDR.

11 Ebenda.

12 Nach dem Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Leipzig von 1952 wird der Zentrale Bezirk der Stadt im Osten durch Gerichtsweg und Johannisallee, im Süden durch Shakespearestraße, im Westen durch das Elster-Flutbecken und im Norden durch Zöllner Weg einschließlich Zoo, Manetstraße und Roscherstraße begrenzt.





Bild 7.3: Schnellverkehrsstraßenring um den »Zentralen Bezirk«.  
 (Quelle: Rudolf Jacob: Die Verkehrsplanung der Stadt Leipzig. In: Der Verkehrspraktiker 1(1958)5. S. 30.)

Der Verkehrsplan enthielt wie der Ortsplan den Vorschlag einer Autobahn-Süd-tangente und sah den endgültigen Ausbau des Elster-Saale-Kanals als Voraussetzung für die Inbetriebnahme des Hafens vor.

Als Flughafengelände wurde wegen der Zerstörung der bisherigen Anlagen und der Lage des Flughafens Schkeuditz in der Einflugschneise eines Militärflughafens auf den bereits 1912 eröffneten Flugplatz Mockau zurückgegriffen.

Der Flächennutzungsplan für Stadt und Umland wurde stark durch die Kohleabbau-grenzen geprägt. Nach den Vorstellungen des Staatssekretariats für Kohle und Energie sollten z. B. die Abbaufelder von Böhlen und Espenhain in nördlicher Richtung bis etwa in Höhe des Schleußiger Weges und bis zur Probstheidaer Straße ausgedehnt werden. Dies hätte nicht nur die Lebensbedingungen in der Stadt Leipzig stark beeinträchtigt, sondern auch die Stadtstruktur und die Anlagen der technischen Infrastruktur negativ

beeinflusst. Deshalb wurden die Kohleabbaugrenzen »zur Schaffung einer organischen und in sich abgerundeten Stadt«<sup>13</sup> korrigiert.

### *Der »komplexe Verkehrsplan«*

Auf der Grundlage des Beschlusses über die städtebauliche Planung der Stadt Leipzig<sup>14</sup> wurde in den fünfziger Jahren der Verkehrsplan maßgeblich unter Leitung von *Rudolf Jacob*<sup>15</sup> zu einem »komplexen Verkehrsplan« weiterentwickelt. Dieser Plan enthielt die Hauptnetze und Anlagen aller Verkehrsarten und basierte auf Analysen und prognostischen Berechnungen.<sup>16</sup> Die Verflechtung mit dem Bebauungsplan wurde mit einer verkehrsorientierten Standortverteilung von Wohn-, Arbeits-, Kultur- und Erholungsstätten erreicht.<sup>17</sup> Auf der Grundlage der Grundsätze des Städtebaues und nach Auswertung internationaler Erkenntnisse wurden für das zu planende Straßennetz, das weitgehend den Zielen einer autogerechten Stadt folgte, Forderungen formuliert nach

- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Steigerung der Leistungsfähigkeit und
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit.

Diese Zielsetzungen sollten durch »selbständige Schnellverkehrsstraßen« – durch eine langfristige Planung sinnvoll in den Stadtkörper eingegliedert – erreicht werden. Die Voraussetzungen dafür sind in Leipzig günstig, weil es der stark gegliederte Stadtkörper ohne größere Eingriffe ermöglicht, die meisten Fernverkehrsstraßen bis in unmittelbare Nähe des Stadtzentrums zu führen. Dabei können auch Flussauen oder stillzulegende Eisenbahnstrecken einbezogen werden (z. B. Eilenburger Bahnhof). Unabhängig von diesen übergeordneten Straßen wurde die Notwendigkeit weiter außen liegender Ring- bzw. Tangentenverbindungen, die schon seit Jahrzehnten Bestandteil der Planung waren,<sup>18</sup> ebenso hervorgehoben wie der erforderliche Ausbau des Promenadenringes. Das konzipierte Straßennetz wurde auf seine Leistungsfähigkeit überprüft. Dazu wurde seine Wirksamkeit für den Durchgangsverkehr, Quell- und Zielverkehr, Binnenverkehr sowie Messeverkehr ermittelt. Da dieses geplante Straßennetz rechnerisch auch prognostischen Anforderungen des Zeithorizontes 1985 genügte, wurde es als wichtige verkehrsplanerische Grundlage Bestandteil des komplexen Verkehrsplanes und des Flächennutzungsplanes.

Im komplexen Verkehrsplan wurden auch Aussagen zum öffentlichen Verkehr getroffen. Eine U-Bahn wurde wegen der Leipziger Stadtgröße ausgeschlossen. Dagegen wurde

13 Beschluss über die städtebauliche Planung der Stadt Leipzig von 1952.

14 Ebenda.

15 Bauingenieur Rudolf Jacob war Leiter der Abteilung Verkehrs- und Standortplanung im 1949 gebildeten Stadtplanungsamt.

16 Seit 1950 wurden besonders zu den Messen Straßenverkehrszählungen an wichtigen Knotenpunkten durchgeführt. 1958 fand eine Kfz-Stromzählung im Stadtgebiet von Leipzig statt. Die Ergebnisse dieser Analyse dienen als Grundlage der Prognoseberechnungen für 1965 und 1985.

17 Der komplexe Verkehrsplan Leipzig. Entwurfsbüro für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung des Rates des Bezirkes Leipzig, Abteilung Stadtplanung Leipzig. 1962. – Rudolf Jacob: Die Verkehrsplanung der Stadt Leipzig. In: Der Verkehrspraktiker 1(1958)5. S. 30-36.

18 Gemeint sind a) die später als »innere Osttangente« bezeichnete Verbindung Schleußiger Weg, Kurt-Eisner-Straße, Brücke über Bayrischen Bahnhof, Riebeckstraße; b) die Verbindung in der Stadtrandzone Knauthain, Markkleeberg, Liebertwolkwitz, Holzhausen, Engelsdorf, Taucha, Markranstädt.

im Bereich des Stadtzentrums eine unterirdische Führung von Straßenbahnstrecken angestrebt. Auf Grund besonderer Initiativen von *Walther Krogull*<sup>19</sup> nahmen die Vorstellungen über die U-Straßenbahntrassen im Stadtzentrum mit einer Nord-Süd-Verbindung und zwei Ost-West-Verbindungen konkrete Gestalt an. Diese Grundkonzeption wurde in den sechziger Jahren einschließlich der verbesserten Radiallinien und ihrer Anbindung an die unterirdischen Abschnitte in Varianten planerisch bearbeitet und mit ca. 6-7 km Tunnelstrecken als »die für Leipzig optimale Endlösung des Grundnetzes des öffentlichen Nahverkehrs« angesehen (siehe Bild 7.4).<sup>20</sup>

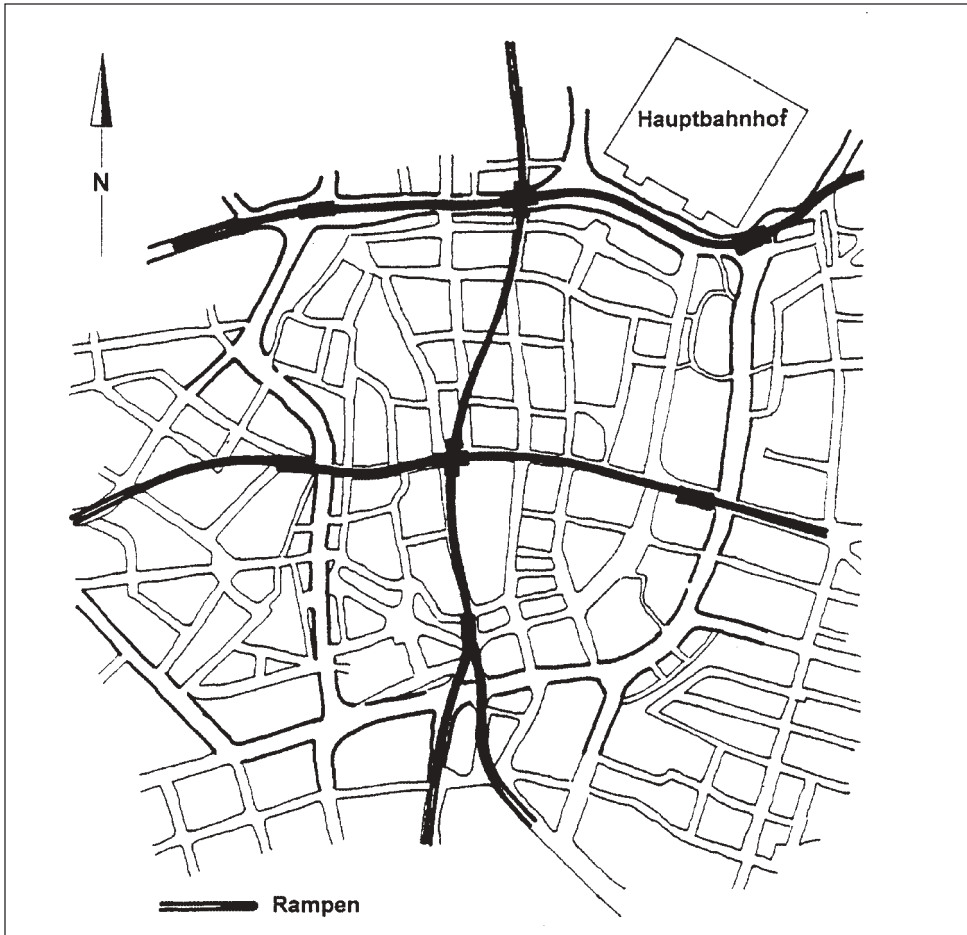


Bild 7.4: U-Straßenbahn-Trassen im Stadtzentrum.

(Quelle: Leipziger Verkehrsbetriebe. Von der Pferdebahn zum Gelenkzug. VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig. 1966.)

19 Dr. Walther Krogull war zu dieser Zeit Direktor des VEB Leipziger Verkehrsbetriebe.

20 Leipziger Verkehrsbetriebe. Von der Pferdebahn zum Gelenkzug. VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig. 1966.

Damit sollte neben der niveaufreien Trennung der Verkehrsarten bei einer qualitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs auch die Erschließung des Stadtzentrums verbessert werden, deren Notwendigkeit nach der Herausnahme der das Zentrum querenden und danach in tangentielle Lage auf den Promenadenring gebrachten Strecken damals besonders betont wurde.

Aussagen zum Ausbau des Flughafens Mockau und zum Anschluss Leipzigs an das Wasserstraßennetz ergänzten den komplexen Verkehrsplan. Mit der Vorlage dieses Planwerkes 1962 war eine wichtige Etappe in der Verkehrsplanung erreicht. In weiterführenden Untersuchungen wurde bis 1965 der komplexe Verkehrsplan präzisiert.

Aus heutiger Sicht sind hervorzuheben

- die innerhalb des Entwurfsbüros für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung abgestimmte Bearbeitung verkehrlicher und städtebaulicher Probleme,
- die Gründlichkeit der Untersuchungen zur Entwicklung des individuellen Kraftfahrzeugverkehrs,
- die im Flächennutzungsplan angestrebte enge Verbindung von Verkehr und Bebauung.

Es muss aber auch eingeschätzt werden, dass die Aussagen zum öffentlichen Verkehr im Vergleich zum individuellen Kraftfahrzeugverkehr nicht die erforderliche Aussagekraft besaßen.

Vorwiegend auf der Grundlage bisheriger Planungen wurden in den sechziger Jahren die Straßenbauvorhaben am Promenadenring vorbereitet und in Etappen bis in die siebziger Jahre realisiert.<sup>21</sup>

Durch die Umgestaltung und den Ausbau der Knotenpunkte und Strecken

- Karl-Marx-Platz (Augustusplatz),
- Georgiring,
- Friedrich-Engels-Platz (Goedelerring),
- Tröndlinring-Gerberstraße,
- Hauptbahnhofsvorplatz West mit Rudolf-Breitscheid-Straße und Erich-Weinert-Platz,
- Karl-Tauchnitz-Brücke,
- Roßplatz-Leuschnerplatz,
- Dittrichring

wurde der Verkehrsablauf verbessert, was durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen seit der ab 1966 durch *Wilfried Schlosser*<sup>22</sup> verfügten Entlastung des Zentrumsbereiches vom fließenden Verkehr und eine partielle Verkehrsberuhigung unterstützt und in den folgenden Jahren vervollkommen worden ist.

21 Protokolle, betreffend Investitionen unter Kontrolle des Ministerrates Nr. 71002 – Aufbau Stadtzentrum Leipzig –, Rat der Stadt Leipzig, Abt. Verkehr, Straßenwesen, Wasserwirtschaft. 1964/65.

22 Wilfried Schlosser war von 1965 bis 1986 Stadtrat und Stellvertreter des Oberbürgermeisters für Verkehr, Nachrichtenwesen und Energie.

### 7.3. Die Generalverkehrsplanungen der Jahre 1965-1980

#### *Der erste Entwurf des Generalverkehrsplanes (GVP)*

Mit der Direktive über die Bildung der örtlichen Räte 1965 und der Einrichtung entsprechender Ratsbereiche wurde der wachsenden Bedeutung des Verkehrs in Volkswirtschaft und Kommunalpolitik Rechnung getragen. Diese Emanzipation des Verkehrs führte auf örtlicher, bezirklicher und zentraler Ebene zur eigenständigen Bearbeitung von Leitdokumenten für die lang- und mittelfristige Verkehrsplanung. Für diese Aufgaben wurden die Büros für Verkehrsplanung gebildet.<sup>23</sup> Dabei wurden bisherige Vorstellungen, die in der Regel in bauliche Leitdokumente integriert waren, übernommen und weiterentwickelt.

Im ersten Entwurf des GVP 1967<sup>24</sup> wurden auf der Grundlage der Entwicklung der Stadt Leipzig und der Beziehungen zwischen Stadt und Umland das komplexe Verkehrssystem insgesamt und die Verkehrsarten öffentlicher Personenverkehr, Straßenverkehr, bezirksgeleiteter Kraftverkehr, Eisenbahnwesen, Güterverkehr, Flugverkehr und Fußgängerverkehr im Stadtzentrum einschließlich der zugehörigen Anlagen und erforderlichen Ausbaustufen untersucht. Der Entwurf sah vor: Die Gestaltung der Elemente »des komplexen Verkehrssystems« erfolgt auf Grund des Verlaufes und der Stärke der jetzigen und künftigen Hauptverkehrsströme. Dabei wird das jeweils geeignetste Verkehrsmittel auf möglichst günstigen Trassen zur Bewältigung dieser Verkehrsströme vorgesehen. Das sich dabei ergebende Grundnetz wird gebildet aus dem

- komplexen Personennahverkehrssystem auf Ring- und Radialstrecken,
- System von Hauptverkehrsstraßen,
- System von Fußgängerbereichen im Stadtzentrum,
- Netz von Güterverkehrsknotenpunkten und zentralen Umschlagplätzen für den kombinierten Verkehr.<sup>25</sup>

Die Elemente dieses Grundnetzes sind teilweise in Varianten untersucht worden. Von den fünf bearbeiteten Varianten zum Personennahverkehrssystem wurden die folgenden in den Entwurf des Generalverkehrsplanes aufgenommen:

Variante 1: Grundnetz Eisenbahn

(Stadt- und Vorortbahn mit Ergänzungsnetz Straßenbahn und Bus)

Variante 2: Grundnetz Straßenbahn mit Ergänzungsnetz Bus und Eisenbahn

Variante 3: Grundnetz Straßenbahn mit Ergänzungsnetz Bus und Einschienenbahn.<sup>26</sup>

<sup>23</sup> Das Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig wurde 1967 gegründet (Leiter: Kurt Ackermann). Es war fachlich in vier Abteilungen gegliedert:

- Analyse und Prognose (später Generalverkehrsplanung) (Leiter: Gerd Johné),
- öffentlicher Personenverkehr (Leiter: Walter Stein),
- Straßenwesen (Leiter: Rudolf Riedel),
- Güterverkehr (Leiter: Werner Dietrich).

<sup>24</sup> Beschluss des Rates der Stadt Leipzig zur Ausarbeitung des Generalverkehrsplanes der Stadt Leipzig 7.12.1966. – Rat der Stadt Leipzig: Erster Entwurf des Generalverkehrsplanes der Stadt Leipzig. 20.3.1967. Federführung: Kurt Ackermann. Bearbeitung: Werner Dietrich, Gerd Johné, Rudolf Riedel, Walter Stein.

<sup>25</sup> Ebenda.

<sup>26</sup> 1967 wurde zur Bewältigung der starken gerichteten Verkehrsströme vom Hauptbahnhof zum Messegelände bzw. zum Gelände der Landwirtschaftsausstellung in Markkleeberg die Variante einer Einschienen-

Bei einer Beurteilung des ersten Entwurfs des GVP wird aus heutiger Sicht der Versuch, ein komplexes Verkehrssystem für die Stadt Leipzig unter Einbeziehung bisheriger Planungsergebnisse und der voneinander unabhängig erarbeiteten Entwicklungskonzeptionen der Verkehrsträger darzustellen, prinzipiell positiv eingeschätzt, selbst wenn dabei lediglich erste Ansätze erzielt werden konnten. Damit wurde zugleich eine Diskussionsgrundlage für Abstimmungen mit dem Städtebau und der Territorialplanung des Bezirkes geschaffen.

Die Bearbeitung des ersten Entwurfs des GVP offenbarte aber auch einige Lücken in den verkehrsplanerischen Grundlagen. Diese Erkenntnis und die Beseitigung der Schwachstellen waren für eine ausgewogene Verkehrsplanung sehr wichtig. Deshalb erhielten die folgenden Probleme in der weiteren Arbeit einen hohen Stellenwert:

1. Das vorhandene Analysematerial war unvollständig und zum Teil auch veraltet. Bisherige Analysen erstreckten sich vorwiegend auf den Kfz-Verkehr. Die in Leipzig ausgewerteten und bisher verwendeten Ergebnisse der Volks- und Berufszählung von 1964 beschränkten sich lediglich auf den Berufsverkehr von der Wohnung zur Arbeitsstätte; damit konnten weder das benutzte Verkehrsmittel noch dessen zeitliche Inanspruchnahme festgestellt werden. Eine umfassende Erhebung aller Verkehrsarten war also unverzichtbar.
2. Die bisherigen Planungen für das System des öffentlichen Personenverkehrs waren vorwiegend langfristig orientiert. Untersuchungen über realisierbare Etappen fehlten. Dabei war auch die Einbeziehung der Eisenbahn in Nahverkehrsaufgaben wichtig.
3. In den Überlegungen zum öffentlichen Personenverkehr wurde der Verbindungsbahn zwischen Hauptbahnhof und Bayrischem Bahnhof eine große Bedeutung beigemessen. Seit Jahrzehnten wurde die Notwendigkeit dieser Verbindungsbahn in langfristigen Dokumenten hervorgehoben. Zur Trassierung gab es seit der Untersuchung von 1953 genauere Vorstellungen.<sup>27</sup> Die Wechselwirkung von Baugrund, Bauweise, Gradienten, Bautechnologie und städtischer Bebauung war bisher jedoch nicht ausreichend untersucht worden.

### *Die Verkehrserhebung 1968*

Gegen die von den Verfassern angestrebte Verkehrserhebung in Leipzig gab es anfangs wegen des Umfanges der Erhebung sowohl von Vertretern der örtlichen politischen Organe als auch von Wissenschaftlern Bedenken. Schließlich unterstützten *Walther Christ-*

---

bahn untersucht. Im Ergebnis der Untersuchung wurde nachgewiesen, dass die Bedingungen für die Trassierung einer Einschienenbahn vorhanden sind. Die städtebauliche Integration der erforderlichen Anlagen für die vorgesehene Sattelbahn wurde als möglich angesehen. Für die Verkehrsströme in der genannten Relation wäre die Einschienenbahn als besonders geeignetes Verkehrsmittel für ausgeprägte Quelle-Ziel-Beziehung außer zu Ausstellungszeiten auch im Berufsverkehr vorteilhaft einsetzbar. Diese Einschienenbahn sollte ihrer Zielstellung nach ein ergänzendes Verkehrsmittel sein. – Kurt Ackermann; Joachim Ränger: Studie über die Möglichkeit der Anwendung einer Einschienenbahn in Leipzig. Rat der Stadt Leipzig, Februar 1967. – Kurt Ackermann; Joachim Ränger: Untersuchungen über eine Einschienenbahn für Leipzig. In: Die Straße 8(1967)4. S. 166-169.

<sup>27</sup> Technisch-wirtschaftliches Gutachten über Einrichtung eines elektrischen Vorortschnellverkehrs im Großraum Leipzig. Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn, Außenstelle Dresden.



freund<sup>28</sup>, Günter Förchner<sup>29</sup> und Karl Thomas<sup>30</sup>, Technische Universität Dresden, das berechnigte Anliegen und lieferten wertvolle Aussagen zum Umfang der Befragungsarten sowie zum Durchführen und Auswerten der Erhebung. Danach wurde unter Berücksichtigung voraussichtlicher Rückgabequoten der Stichprobenumfang festgelegt mit jeweils einem Fragebogen pro

- 3 Haushalte,
- 5 Dienst- und Betriebsfahrzeuge,
- 2 Fahrzeuge des einströmenden Straßenverkehrs,
- 3 Fahrgäste der Deutschen Reichsbahn,
- 2 Fahrgäste der Leipziger Verkehrsbetriebe und
- 1 Fahrgast des VE Kraftverkehrs.

Zusätzlich sollten Querschnittszählungen an einem Innenkordon (ÖPNV; individuelle Verkehrsmittel) durchgeführt werden.

In die Befragung wurden 108 000 Haushalte, 5600 Dienst- und Betriebsfahrzeughalter, 30 000 Fahrgäste und 8900 Fahrzeugführer des einströmenden Verkehrs einbezogen und mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit über alle Medien begleitet. Dabei wurde der einströmende Verkehr unter Verantwortung des Büros für Verkehrsplanung des Bezirkes Leipzig (Leiter: *Wolfgang Grahl*) erfasst.

In einer Veröffentlichung<sup>31</sup> wurden Probleme der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Leipziger Verkehrserhebung dargelegt. Die bis zu diesem Zeitpunkt umfangreichste städtische Verkehrserhebung in der DDR erforderte zwar einen sehr hohen Aufwand, lieferte jedoch erstmalig komplexe Angaben zum Leipziger Stadtverkehr, die in den folgenden Jahren Grundlage für die Generalverkehrsplanung und für zahlreiche partielle Untersuchungen bildeten.

Zur Datenbeschaffung gab es 1966 keine Alternative. Damalige Entscheidungen zur territorialen Strukturierung haben bis heute Gültigkeit, und für die Darstellung der Verkehrsentwicklung waren die Ergebnisse über mehr als ein Jahrzehnt von großem Nutzen. Jedoch wird bei einer vergleichweisen Betrachtung besonders aus heutiger Sicht der Vorzug der maßgeblich von *Ulrich Böhme*<sup>32</sup> und *Günter Förchner* entwickelten Wiederholungsbefragung nach dem »System repräsentativer Verkehrsbefragungen« (SrV)<sup>33</sup> deutlich.

Das Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig hat seit Beginn der Überlegungen – etwa 1970 – die Anwendung des SrV gefördert und seit 1972 an jedem Befragungsdurch-

28 Prof. Dr.-Ing. habil. Walther Christfreund war Leiter des Instituts für Stadtbauwesen und Straßenbau.

29 Dr.-Ing. habil. Günter Förchner war wissenschaftlicher Oberassistent am Institut für Stadtbauwesen und Straßenbau.

30 Prof. Dr.-Ing. Karl Thomas leitete den Bereich Forschung am Institut für Stadtbauwesen und Straßenbau.

31 Kurt Ackermann; Gerd John: Verkehrsbefragung 1968 in Leipzig aus heutiger Sicht. In: *Die Straße* 18(1978)5. S. 156f.

32 Dr.-Ing. habil. Ulrich Böhme war seit Ende der sechziger Jahre wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadtbauwesen und Straßenbau.

33 Ulrich Böhme: Grundlagen zur Berechnung des städtischen Personenverkehrs. Sonderreihe des Informationsheftes »Das Straßenwesen«, Heft 13. 1970. – Ders.: System repräsentativer Verkehrsbefragungen – ein bedeutendes Prognoseinstrument. In: *Die Straße* 12(1972)11. S. 444f. – Günter Förchner: Berechnungsmethode des städtischen Einwohnerverkehrs. Sonderreihe des Informationsheftes »Das Straßenwesen«, Heft 16. 1974.

gang mit Erfolg und Gewinn teilgenommen, auch nach der politischen Wende 1991, 1994 und 1998.

### *Planung der ersten Realisierungsstufen der Stadt- und Vorortbahn*

In den Beschlüssen des VII. Parteitages der SED wurde festgelegt, dass in Leipzig, Dresden, Magdeburg und Rostock »attraktive Personennahverkehrssysteme« unter Einbeziehung bestehender Strecken der Deutschen Reichsbahn zu entwickeln sind.

Alle mit dieser Zielstellung zusammenhängenden Aufgaben wurden in Leipzig durch die Arbeitsgemeinschaft »Personennahverkehrssystem« bearbeitet.<sup>34</sup> Dabei wurden folgende Planungsstufen festgelegt, untersucht und vorbereitet:

1. Wendezugbetrieb zur Frühjahrsmesse 1968.

Um den Stadtverkehr zu entlasten, sollte während der Messen künftig ab der Frühjahrsmesse 1968 Wendezugbetrieb zwischen Hauptbahnhof und Messegelände eingeführt werden. Dazu waren am Haltepunkt »Messegelände« neue Verkehrsanlagen erforderlich.

2. Betriebsaufnahme der Stadt- und Vorortbahn (SV-Bahn)<sup>35</sup> auf dem »Eisenbahnring« zum V. Deutschen Turn- und Sportfest 1969.

Zu diesem Anlass sollte der SV-Bahnverkehr auf den bestehenden Strecken des Leipziger »Eisenbahnringes« mit der Führung Gaschwitz – Connewitz – Stötteritz – Hauptbahnhof – Leutzsch – Plagwitz – Gaschwitz aufgenommen werden. 19 Bahnhöfe und Haltepunkte (davon acht neu errichtete), vorwiegend in Wohn- und Industriegebieten mit zeitgünstigen und bequemen Zugängen zu den Bahnsteigen, sollten den Berufsverkehr verbessern (siehe Bild 7.5).

Beide Etappen wurden realisiert. Darauf aufbauend wurden Zielplanungen für das Personennahverkehrssystem zum einen mit dem Grundnetz Eisenbahn, zum anderen mit dem Grundnetz Straßenbahn konzipiert. Dabei sollten in jedem Falle Trassierungselemente der Stadt- und Vorortbahn angewendet werden. Wegen der angestrebten späteren Verwendung der unterirdischen Straßenbahnstrecken für den Stadtschnellbahnbetrieb wurde deshalb die von *Krogull* entwickelte Kreuzlösung aufgegeben.

Die Variante mit dem Grundnetz Straßenbahn bildete die Vorzugslösung der territorialen Organe<sup>36</sup>, obgleich sie von der Zielstellung nahezu ebenso unrealistisch wie die andere Variante war. Dennoch hielten Planer damals auch Untersuchungen mit überhöhten Zielstellungen für berechtigt, selbst wenn damit lediglich wegen nicht erfüllbarer Bedingungen oder Voraussetzungen bestimmte Überlegungen oder Forderungen aus der künftigen Planung ausgeschieden wurden. Zugleich war nur durch derartige Untersuchungen das Verhältnis von Aufwand und Nutzen zu quantifizieren. Dabei zeigte sich, dass trotz hoher Bauaufwendungen für unterirdische Strecken des ÖPNV wegen der in Leipzig vorherrschenden geringen durchschnittlichen Reiseweiten von 3-4 km Reisezeit-

34 Rat der Stadt Leipzig, Abt. Verkehr, Straßenwesen, Wasserwirtschaft: Das Personennahverkehrssystem der Stadt Leipzig – Stand der Planung August 1967.

35 Von der Deutschen Reichsbahn gemeinschaftlich mit der Fernbahn in großstädtischen Ballungszentren zur Anbindung von Vororten und Siedlungen der Stadtregion betriebene Eisenbahn.

36 Rat des Bezirkes Leipzig: Beschluss Nr. 30 - 7/68 vom 11.3.1968. – Rat der Stadt Leipzig: Beschluss Nr. 115 - 22/68 vom 21.8.1968.

vorteile von nur wenigen Minuten zu erzielen sind – ein Ergebnis, das auch *Hans Glissmeyer*<sup>37</sup> zur Frage nach der Zweckmäßigkeit solcher Investitionen veranlasste<sup>38</sup>.

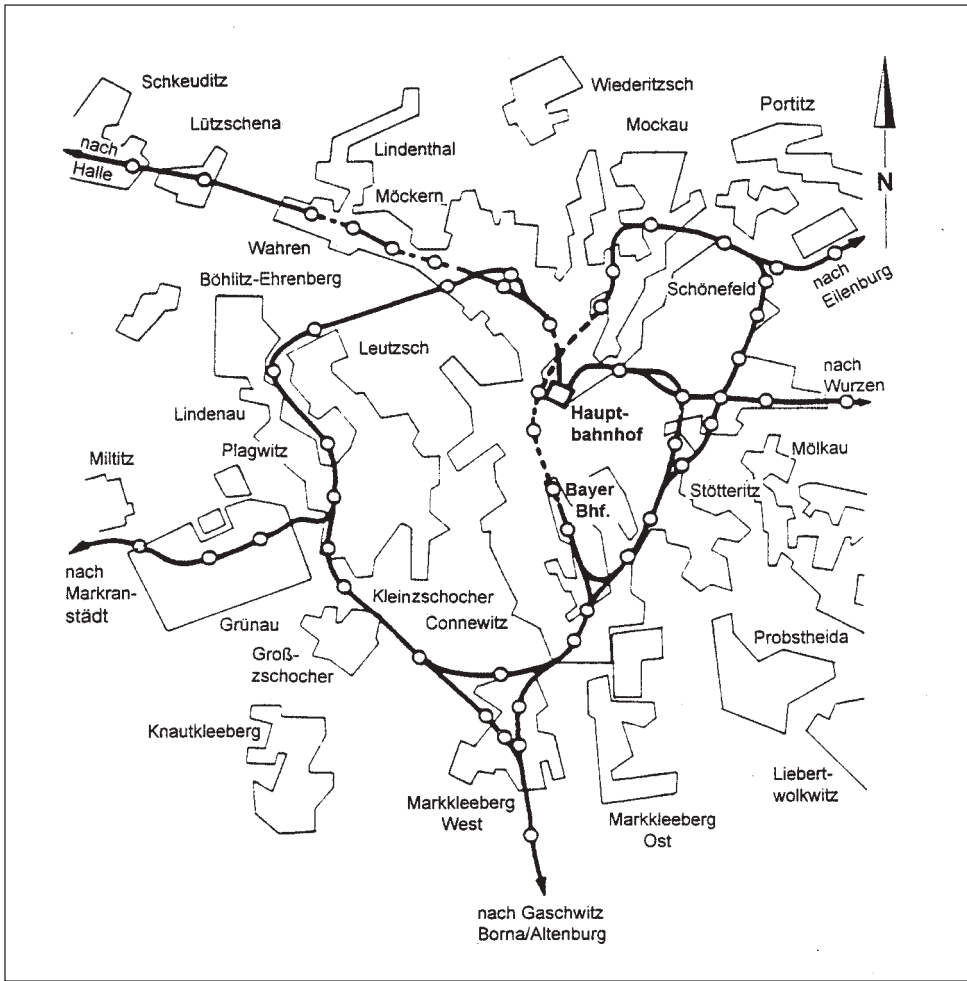


Bild 7.5: Stadt- und Vorortbahn mit Verbindungsbahn.  
 (Quelle: Kurt Ackermann, Manfred Siegmundt: Planung einer unterirdisch geführten Verbindungsbahn in Leipzig. In: Tagungsband der Konferenz für Metrobau. Budapest 1970. S. 131.)

37 Prof. Dr.-Ing. Hans Glissmeyer war Inhaber des Lehrstuhles für Verkehrsplanung und Rektor der Hochschule für Architektur und Bauwesen (HAB) Weimar.  
 38 Hans Glissmeyer: Prognostische Verkehrsprobleme im Städtebau der DDR. Deutsche Bauinformation Berlin 1970. S. 68.

### *Vertiefende Untersuchungen zur Verbindungsbahn Hauptbahnhof – Bayrischer Bahnhof*

Die Trasse der Verbindungsbahn mit drei unterirdischen Haltepunkten war mit dem Verlauf von der Westseite des Hauptbahnhofes über Platz der Republik (Willy-Brandt-Platz) – Reichsstraße – Neumarkt – Windmühlenstraße – Bayrischer Bahnhof verkehrlich vorteilhaft festgelegt worden.<sup>39</sup> Ihre Lage im Stadt- und Vorortbahnnetz zeigt Bild 7.5. Die geologische Situation im Bereich der Trasse war jedoch noch nicht hinreichend geklärt.

Als Grundlage bautechnischer Studien und für die Wahl der Bauweise wurden deshalb durch das BfV(S) Untersuchungsbohrungen an der Trasse veranlasst. Durch *Manfred Siegmund*<sup>40</sup>, Bergakademie Freiberg, wurden in Zusammenarbeit mit dem BfV(S) Leipzig auf der Grundlage der inzwischen vorliegenden geologisch-hydrologischen Bedingungen (siehe Bild 7.6) vergleichende Untersuchungen zum Verlauf der Gradienten bei Anwendung der geschlossenen und der offenen Bauweise vorgenommen (siehe Bild 7.7), die zu aussagekräftigen und die Vorbereitung der Verbindungsbahn unterstützenden Ergebnissen geführt haben<sup>41</sup>.

Unter dem Stadtzentrum und im Bereich des Hauptbahnhofes sollte die geschlossene Bauweise Anwendung finden, während sich vom Roßplatz bis zum Bayrischen Bahnhof die offene Bauweise anbot.

1. Bei geschlossener Bauweise wird der Variante »zwei eingleisige Streckentunnel« der Vorzug vor der Variante »ein zweigleisiger Streckentunnel« gegeben.
2. Unter den geologischen Bedingungen und der durch die großstädtische Bebauung gegebenen Oberflächensituation wird für den Bau der Verbindungsbahn unter dem Stadtzentrum das Schildvortriebsverfahren als zweckmäßigste geschlossene Bauweise angesehen.

Nach den 1968 bestehenden Planungsvorstellungen war die Realisierung der Verbindungsbahn ab Mitte der siebziger Jahre eingeordnet. Spätere veränderte verkehrspolitische Prioritäten aus zentraler wie auch aus territorialer Sicht (z. B. Ausbau und Stabilisierung des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn; Absicherung der verkehrlichen Folgemaßnahmen des Kohle-Energie-Programmes; Verkehrsanbindung peripherer Wohnbaustandorte) führten jedoch zu einer nicht terminierten Verschiebung.

39 Siehe Technisch-wirtschaftliches Gutachten über Einrichtung eines elektrischen Vorortschnellverkehrs im Großraum Leipzig.

40 Dr.-Ing. Manfred Siegmund war wissenschaftlicher Oberassistent am Institut für Tiefbautechnik und Geotechnik der Bergakademie Freiberg.

41 Manfred Siegmund: Studie über die Möglichkeiten und Bedingungen einer unterirdischen zweigleisigen Eisenbahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bayrischen Bahnhof in Leipzig. Institut für Tiefbohrtechnik und Erdölgewinnung der Bergakademie Freiberg. 1968 (unveröffentlicht). Siehe auch: Kurt Ackermann, Manfred Siegmund, Walter Stein: Verkehrliche, ingenieurgeologische und bautechnologische Probleme der Leipziger Verbindungsbahn. In: Deutsche Eisenbahntechnik 18(1970)8. S. 369f. – Kurt Ackermann, Manfred Siegmund: Planung einer unterirdisch geführten Verbindungsbahn in Leipzig. In: Tagungsmaterial der Konferenz für Metrobau 1970. Budapest. S. 131-143. – Kurt Ackermann, Manfred Siegmund, Walter Stein: Probleme der geschlossenen Tunnelbauweise – Untersuchung zur Leipziger Verbindungsbahn. In: Bauplanung-Bautechnik 26(1972)4. S. 192-194. – Kurt Ackermann, Manfred Siegmund: Untersuchungen zur Anwendung der offenen Tunnelbauweise für die Verbindungsbahn in Leipzig. In: Tagungsmaterial der Konferenz für Metrobau 1975. Balatonfüred - Budapest. S. 496-503. – Manfred Siegmund: Möglichkeiten und Konsequenzen des Baues der Verbindungsbahn Hauptbahnhof – Bayrischer Bahnhof in Leipzig in der verkehrstechnisch größtmöglichen Tiefenlage. Manuskript BfV (S) Leipzig, April 1970.

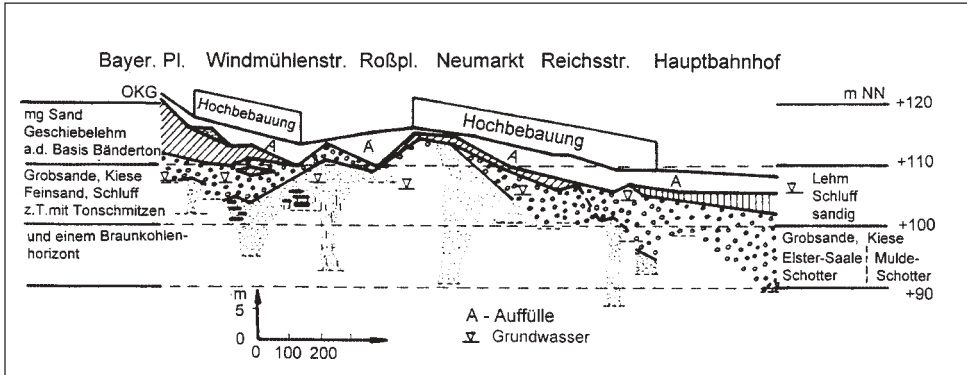


Bild 7.6: Geologische Situation im Bereich der Trasse der Verbindungsbahn.  
 (Quelle: Kurt Ackermann, Manfred Siegmundt: Planung einer unterirdisch geführten Verbindungsbahn in Leipzig. In Tagungsband der Konferenz für Metrobau. Budapest 1970. S. 131.)

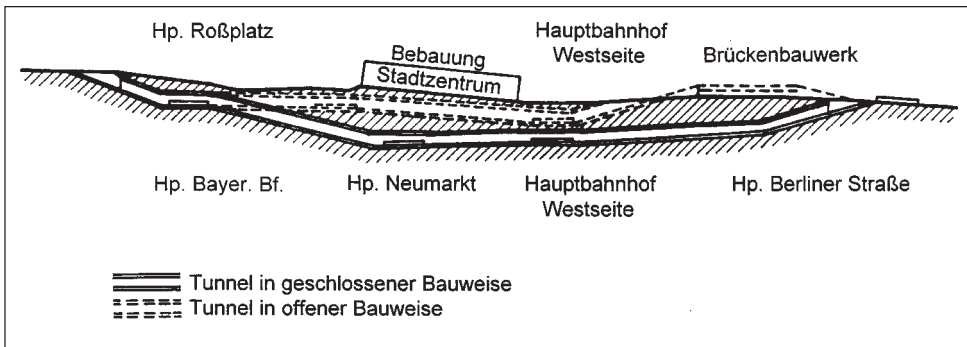


Bild 7.7: Tunnelgradienten.  
 (Quelle: Kurt Ackermann, Manfred Siegmundt: Untersuchungen zur Anwendung der offenen Tunnelbauweise für die Verbindungsbahn in Leipzig. In: Tagungsband der Konferenz für Metrobau. Budapest-Balatonfüred 1975. S. 496.)

### Die Grundkonzeption des Generalverkehrsplanes 1968

Auf den ersten Entwurf des GVP<sup>42</sup> folgte im Oktober 1967 eine überarbeitete Fassung, auf deren Grundlage und unter Einbeziehung neuer Untersuchungsergebnisse im November 1968 die Grundkonzeption des GVP vorgelegt wurde<sup>43</sup> – gleichzeitig mit der Grundkonzeption des Generalbebauungsplanes (GBP). Bei der Ausarbeitung der Entwürfe

<sup>42</sup> Siehe Rat der Stadt Leipzig: Erster Entwurf des Generalverkehrsplanes der Stadt Leipzig. 20.3.1967.

<sup>43</sup> Rat der Stadt Leipzig: Generalverkehrsplan der Stadt Leipzig – Grundkonzeption 18.11.1968. Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig, Federführung: Kurt Ackermann, Verantwortliche Bearbeiter: Werner Dietrich, Gerd John, Rudolf Riedel, Walter Stein.

beider Planwerke gab es Abstimmungen zwischen Verkehrsplanung und Städtebau-  
planung, die durch *Horst Siegel*<sup>44</sup> gefördert wurden.

Diesen Weg unterstützte *Walther Christfreund*: »Es muss eine Verkehrsplanung erarbei-  
tet werden, die in unmittelbarer Übereinstimmung mit der Bebauungsplanung stehen  
muss«<sup>45</sup>. Diese Zielstellung wurde in der Folgezeit durch eine neue Qualität des Zusammen-  
wirkens erreicht. Vielfältige persönliche Initiativen von *Siegel* und *Ackermann* führ-  
ten zu einer dauerhaft guten und fruchtbaren Zusammenarbeit.<sup>46</sup>

In der Grundkonzeption des GVP wurden unter Berücksichtigung der übrigen Berei-  
che der Gesellschaftsprognose Leitlinien der Entwicklung des Verkehrswesens in Leipzig  
bis zum Jahre 2000 fixiert.<sup>47</sup> Es wurde davon ausgegangen, dass auf der Grundlage des  
GVP und GBP die Prognose der erforderlichen Baukapazitäten abgeleitet werden kann.

Die Wechselbeziehungen von Städtebau und Verkehr wurden folgendermaßen heraus-  
gearbeitet: »Die vorhandene und künftige städtebauliche Struktur der Verkehrsregion Leip-  
zig beeinflusst maßgeblich den auftretenden Verkehr nach Größe, Zusammensetzung,  
territorialer und zeitlicher Verteilung. Es ist daher erforderlich, durch städtebauliche Maß-  
nahmen künftige Verkehrsbedürfnisse zu steuern.«<sup>48</sup> Daraus sind folgende Forderungen der  
Verkehrsplanung an den Städtebau abgeleitet worden:

- Anpassung der städtebaulichen Entwicklung an vorhandene Verkehrswege, sofern  
deren Leistungsgrenze noch nicht erreicht ist,
- Erhöhung der Einwohnerdichte im Bereich günstiger öffentlicher Verkehrser-  
schließung,
- konzentrierte Zuordnung der Wohnbebauung zu Einrichtungen mit Versorgungs- und  
Betreuungsfunktionen in den Stadtbezirks- und Nebenzentren zur Entlastung des  
Stadtzentrums,
- standortmäßige Orientierung der strukturbestimmenden Faktoren auf leistungsfähige  
Verkehrstrassen zur optimalen Abwicklung der Arbeitspendelwanderung, des Ge-  
schäfts-, Einkaufs-, Erholungs- und Güterverkehrs,
- Entscheidung im Zusammenhang mit dem attraktiven Personennahverkehrssystem,  
ob gebietstypische Produktionen zur Erreichung einer effektiven Territorialstruktur  
in die Ballungsrandzone ausgelagert oder die ständig steigenden Anforderungen an  
die Entwicklung des gesellschaftlichen Arbeitsvermögens durch Ansiedlung zusätzli-  
cher Arbeitskräfte im Stadtgebiet gedeckt werden.<sup>49</sup>

In diesem Zusammenhang ist auch auf das städtebauliche Entwicklungsmodell für  
die nächsten 50 bis 80 Jahre hinzuweisen, das auf dem geplanten Verkehrssystem auf-  
baute.

Belange des Umweltschutzes sind mit gezielten Maßnahmen in den »Forderungen an  
das künftige Verkehrssystem der Stadt Leipzig« aufgeführt. Dabei wurde davon ausgegan-

44 Horst Siegel wurde 1967 als Chefarchitekt der Stadt Leipzig berufen.

45 Walther Christfreund: Verkehr in der Stadt. In: Die Straße 8(1968)2. S. 72f.

46 Oft wurde gemeinsam an einem Reißbrett gearbeitet, diskutiert und eine verträgliche Kompromisslösung  
gefunden.

47 Siehe Rat der Stadt Leipzig: Generalverkehrsplan der Stadt Leipzig – Grundkonzeption 18.11.1968. Büro  
für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig.

48 Ebenda.

49 Ebenda.



gen, »schon bei der Planung des Verkehrssystems die spätere Möglichkeit der Belästigung durch Lärm und Abgase weitgehend zu vermeiden oder wenigstens auf das zumutbare Höchstmaß zu beschränken«<sup>50</sup>.

In der Grundkonzeption des GVP wurde dem Güterverkehr große Aufmerksamkeit gewidmet. Das betraf sowohl grundlegende als auch spezielle Untersuchungen zu den Anlagen des zentralen und örtlichen Verkehrswesens.

Im öffentlichen Personennahverkehr wurde vom Hauptverkehrsmittel Straßenbahn ausgegangen. Auf der Grundlage bisheriger Untersuchungen wurden die Netzsysteme für den Stadt- und Vorortverkehr begründet.

Besondere Aufmerksamkeit erfuhr die Führung des öffentlichen Personenverkehrs im Zusammenhang mit den Planungen für das Stadtzentrum und den Neubau der Universität am Karl-Marx-Platz/Augustusplatz (siehe Bild 7.8).

Neben der Planung der Fußgängerbereiche im Stadtzentrum und der Radfahrverbindungen vor allem in den Grünbereichen nahm die Planung des übergeordneten Straßennetzes einen wichtigen Platz ein. Dabei wurde stets von einer zusammenhängenden Planung des Straßennetzes ausgegangen, die als Vorzugslösung im Hauptnetz ein »Tangenten- und Radialringsystem« enthielt.

Die Klassifizierung des Straßennetzes unterstützte die Planung stadtstruktureller Einheiten und verbesserte die Erschließung vorhandener Gebiete. Durch eine kreuzförmige Ausbildung der Nordwest-Süd-Trasse (westlich des Stadtzentrums als »Westtangente«) und der Ost-West-Trasse (nördlich des Stadtzentrums als »Nordtangente«) mit einer Ergänzung durch die ringförmige Verbindung um den zentralen Bereich im Osten sollten Durchgangs- und weiträumiger Binnenverkehr günstig geführt werden (siehe Bild 7.9).

Dieses Konzept berücksichtigte mit der Aufwertung der Hauptverkehrsstraße in Richtung Südosten bis zur Anschlussstelle Naunhof auch den Weiterbau der Autobahn nach Dresden (Dreieck Nossen). Die Autobahntrasse – bereits vor dem Zweiten Weltkrieg festgelegt und bis Naunhof teilrealisiert – wurde in ihrem Verlauf nochmals überprüft und in nur 2½-jähriger Bauzeit fertiggestellt. Bei diesem Vorhaben wurde erstmalig in Deutschland ein Gleitschalungsfertiger eingesetzt, mit dem in einem Arbeitsgang innerhalb von 24 Stunden Spitzenleistungen von 1450 m Betonfahrbahn mit 8,50 m Breite und 0,25 m Stärke erreicht worden sind.<sup>51</sup>

Im September 1969 wurden die Grundkonzeptionen für beide Generalpläne (Generalverkehrsplan und Generalbebauungsplan) vorgelegt, die hinsichtlich der Entwicklung der Verkehrsträger und gegenseitig abgestimmt qualifizierte Aussagen brachten. Bei einer Einschätzung des erreichten Standes der Stadtentwicklungsplanung ging *Siegel* aus von der

50 1970 wurde unter Leitung des Verfassers eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe »Verkehrslärmbekämpfung« gebildet, die auf der Grundlage einer 1971 erarbeiteten Verkehrslärmkarte für Leipzig Maßnahmen zum Lärmschutz qualitativ und quantitativ verbindlich festgelegt hat. Die dabei in der Folgezeit maßgeblich durch Peter Uhlemann herausgearbeiteten grundlegenden Erkenntnisse sind dargelegt in: Peter Uhlemann: Ermittlung von Einflußfaktoren des Straßenverkehrslärmes. Diss. A. TU Dresden. Fakultät Bau-, Wasser- und Forstwesen. 1978.

51 Konrad Roßberg. Mündliche Information an den Verfasser. 6.1.2003. – Prof. Dr.-Ing. habil. Konrad Roßberg war damals zuständiger Oberbauleiter des Autobahnbaukombinats Magdeburg und später Inhaber des Lehrstuhls für Straßenbau an der TU Dresden.

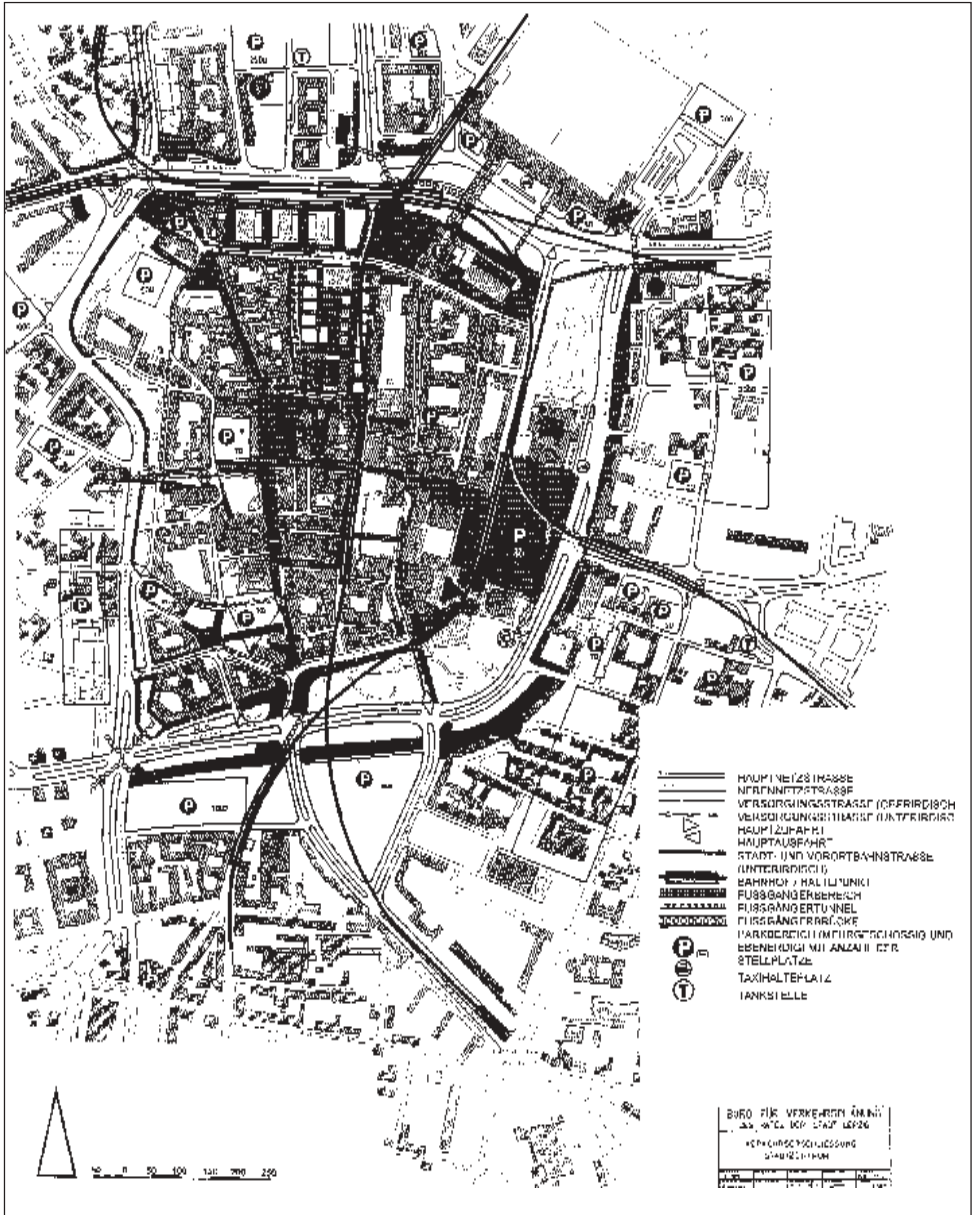


Bild 7.8: Verkehrserschließung des Stadtzentrums mit Trassen der Stadt- und Vorortbahn.  
 (Quelle: Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig, Grundkonzeption des Generalverkehrsplanes der Stadt Leipzig, November 1968.)

- Einheit von Generalverkehrsplan und Generalbebauungsplan,
- Verdichtung der Bebauung am Nahverkehrssystem und
- sektoreneisen Realisierung von innen nach außen als Einheit von Hochbau, Verkehr und Stadttechnik.

Dabei wurde gefordert: »Komplexe Planungen einer Stadt müssen auf der Strukturpolitik unserer Volkswirtschaft sowie der Gesellschaftsprognose aufbauen und den Generalbebauungsplan, den Generalverkehrsplan sowie den Plan der Entwicklung des Bauwesens als Einheit zusammenfassen«<sup>52</sup>. Der Generalbebauungsplan enthielt bereits den Generalplan der technischen Versorgung.

Der in Leipzig eingeschlagene Weg wurde von *Hans-Joachim Kluge* anerkannt: »In Leipzig wurde in logischer Weiterentwicklung früherer Planungsvorstellungen ein Grundmodell der Stadtstruktur für die nächsten fünfzig bis achtzig Jahre entwickelt«.<sup>53</sup>

Auch *Hans Glissmeyer* hielt die »intensive Zusammenarbeit bereits an den Grundkonzeptionen [für] außerordentlich wichtig, da es für den Verkehrsplaner nach der städtebaulichen Festlegung der wichtigen Standorte oft zu spät ist, eine tatsächlich optimale Verkehrslösung zu finden.«<sup>54</sup>

Die in Leipzig praktizierte enge Zusammenarbeit in der Bebauungs- und Verkehrsplanung kann als erfolgreich und beispielhaft für die DDR eingeschätzt werden. Zu dieser Schlussfolgerung berechtigen sowohl die »Thesen zur Problematik Städtebau und Verkehr«<sup>55</sup> als auch die durch *Gerhard Rehbein* vertretene Auffassung. Zur Grundkonzeption des GVP insgesamt äußerte er sich auf Bitte von Oberbürgermeister *Walter Kresse* wie folgt: »Selbst bei einer sehr strengen Bewertung seines methodischen wie des praktischen Vorgehens weist der Generalverkehrsplan der Stadt Leipzig eine hervorragende Qualität hinsichtlich des komplexen wissenschaftlichen Herangehens an offenstehende Fragen aus. Der Generalverkehrsplan lässt praktisch keine einzige Frage außer Ansatz, aus der sich Forderungen an das künftige Verkehrssystem der Stadt Leipzig ableiten lassen. Auch wenn die entsprechenden Abschnitte dieser vielfältigen Forderungen nur kurz gehalten sind, lässt sich doch für den Fachmann erkennen, welche umfassende wissenschaftliche Leistung hier vollbracht wird. Inhalt und Aufbau des Planes halten jeden Vergleich mit uns zugänglichen Generalverkehrsplänen im nationalen wie internationalen Maßstab aus.«<sup>56</sup>

Die Leipziger Verkehrsplanung strebte die Einheit von Wissenschaft und Praxis an. Die Arbeit des Büros für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig (BfV) wurde zweimal im Jahr

52 Horst Siegel: Zu städtebaulichen Strukturmodellen als Kernstück der Einheit von Generalbebauungsplan, Generalverkehrsplan und Plan zur Entwicklung des Bauwesens am Beispiel der Stadt Leipzig. Deutsche Bauinformation Berlin. 1970. S. 54-57.

53 Hans-Jürgen Kluge [Abteilungsleiter im Ministerium für Bauwesen]: Zur Weiterführung der Generalbebauungsplanung. Deutsche Bauinformation Berlin. 1970. S. 46.

54 Siehe Hans Glissmeyer: Prognostische Verkehrsprobleme im Städtebau der DDR. S. 68f.

55 Ministerium für Verkehrswesen, Zentrale Abteilung Prognose und Generalverkehrsplanung: Thesen zur Problematik »Städtebau und Verkehr«. Berlin 4.8.1969. VD. ZGVP 72/69.

56 Prof. Dr. Gerhard Rehbein [Rektor der Hochschule für Verkehrswesen Dresden]: Bemerkungen zum Generalverkehrsplan der Stadt Leipzig (Grundkonzeption). Hochschule für Verkehrswesen »Friedrich List« Dresden. 8.7.1969.

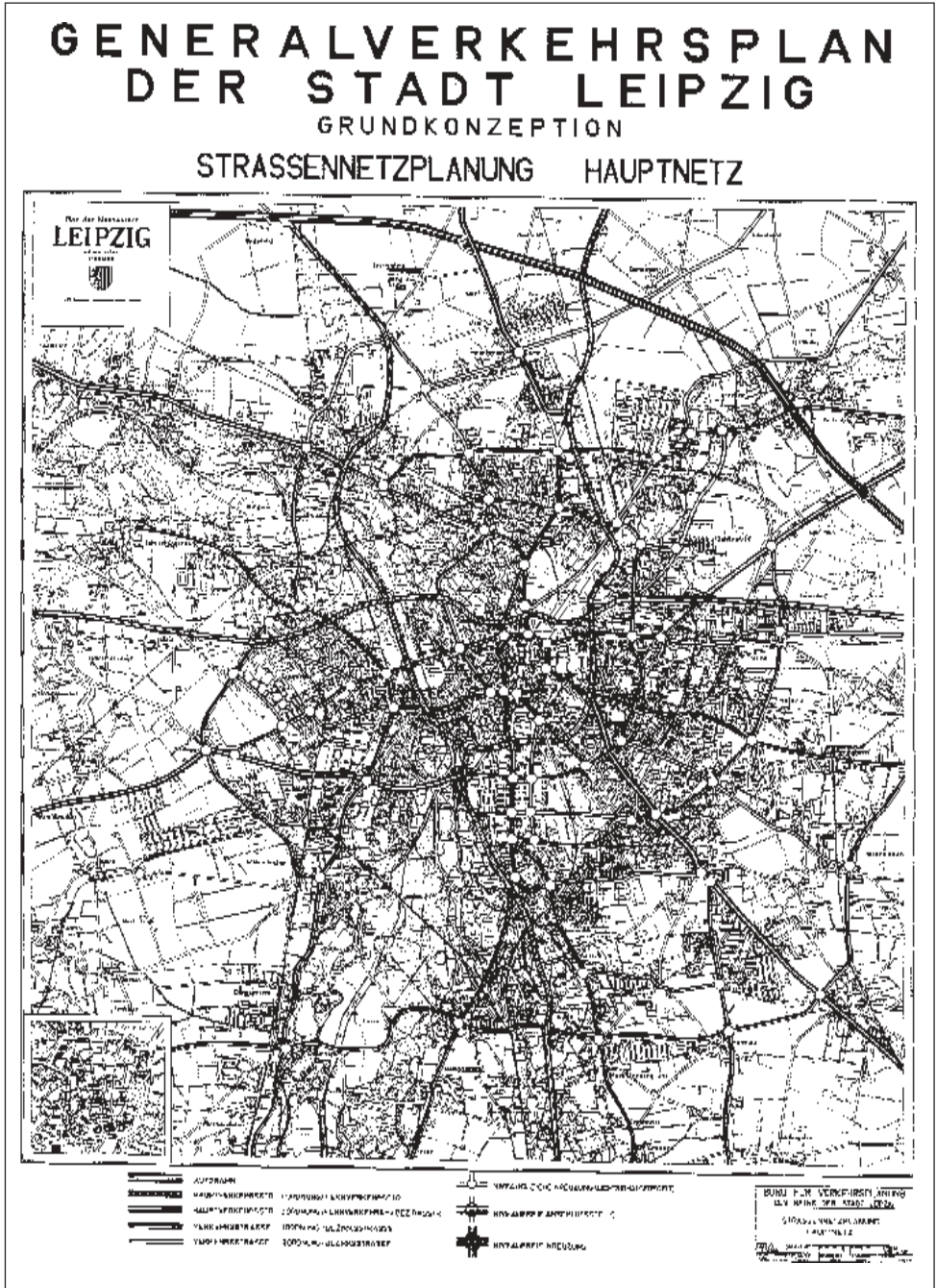


Bild 7.9: Generalverkehrsplan der Stadt Leipzig: Planung des Straßenhauptnetzes.  
 (Quelle: wie Bild 7.8.)



einem dafür vom Oberbürgermeister berufenen wissenschaftlichen Beirat<sup>57</sup> vorgestellt. Diskutiert wurden neben strategischen Planungsansätzen auch die Wirkung vorgesehener operativer Entscheidungen.

Auf der Grundlage der überarbeiteten Grundkonzeption wurde bis zum Februar 1970 der GVP der Stadt Leipzig fertiggestellt. Dieser GVP, der alle wesentlichen Aussagen zur Verkehrsentwicklung enthielt, war ein verdichtetes Material, das gemeinsam mit einem analogen Material des GBP im Juni 1970 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Dabei spielte der weitere Aufbau des Stadtzentrums eine wichtige Rolle.

### *Ausgewählte Planungen für das Stadtzentrum*

Das Leipziger Stadtzentrum hat eine historisch gewachsene Struktur und wird durch den umgebenden Promenadenring begrenzt. Bei einer Fläche von 90 ha beträgt die größte Ausdehnung in Nord-Süd-Richtung 1200 m und in Ost-West-Richtung 1100 m. Damit ist das Zentrum ein fußläufiger Bereich, der von den starken Strömen im öffentlichen Personenverkehr und im Kraftfahrzeugverkehr lediglich tangiert wird (siehe Bild 7.10).

Alle Grundfunktionen des städtischen Lebens wie Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Bilden und Erholen kommen im Stadtzentrum in unterschiedlichem Umfang vor. Sie überlagern sich dort räumlich bzw. zeitlich. Das führt teilweise zu Schwierigkeiten in der Verkehrsabwicklung. Schon wenige Zahlen lassen das erkennen.

Das Stadtzentrum hatte zu Beginn der siebziger Jahre etwa 7000 Einwohner, aber mehr als 39 000 Arbeitsplätze. 350 Handels- und gastronomische Einrichtungen verursachten zusammen mit den anderen verkehrserzeugenden Faktoren bis zu 3500 Belieferungsfahrten pro Tag. Aus unterschiedlichen Motiven wurde das Stadtzentrum täglich von mehr als 220 000 Personen als Fußgänger besucht. In Hauptfußgängerbereichen sind stündliche Spitzenbelegungen von 16 000 bis 20 000 Fußgängern ermittelt worden.<sup>58</sup>

Für die inzwischen gestalteten Fußgängerzonen (Grimmaische Straße, Petersstraße) und für einen Teil der künftigen Fußgängerbereiche (z. B. Hainstraße), die identisch mit den Geschäftsstraßen sind, wurde der Kfz-Verkehr verboten.

Mit der Veränderung des vorherrschenden Rasternetzes in einem Stich- und Schleifenstraßensystem – ergänzt durch Einbahnstraßen – wurde der Durchgangsverkehr unterbunden. Die Zulassung lediglich des notwendigen Verkehrs (Wirtschaftsverkehr, Anwohner) sowie die Konzentration des ruhenden Verkehrs auf Randbereiche des Zentrums verbesserten die Bedingungen für Fußgänger deutlich. Damit wurde schrittweise eine nach heutigem Verständnis autoarme Innenstadt durchgesetzt.

Für den Versorgungs- und Anliegerverkehr wurden zeitlich begrenzte Einfahrge-nehmigungen ausgegeben. Trotz dieser Einschränkungen überlagerten sich punktuell Fußgänger- und Versorgungsverkehr, weil bestimmte Geschäfte kontinuierlich mit ausgewählten Waren zu beliefern waren. Das behinderte dann gegenseitig und setzte die Verkehrssicherheit herab.

57 Dem wissenschaftlichen Beirat gehörten an: Prof. Dr.-Ing. Hans Glissmeyer, HAB Weimar; Dr.-Ing. habil. Günter Förchner, TU Dresden; Dipl.-Ing. Siegfried Rudorf, BVG Berlin; Prof. Dr.-Ing. habil. Siegfried Rüger, HfV Dresden.

58 Kurt Ackermann: Probleme des ruhenden Verkehrs und des Versorgungsverkehrs als Auswirkung von Funktionsüberlagerungen im Stadtzentrum von Leipzig. In: Wiss. Zeitschrift der TU Dresden 22(1973)4. S. 650f.

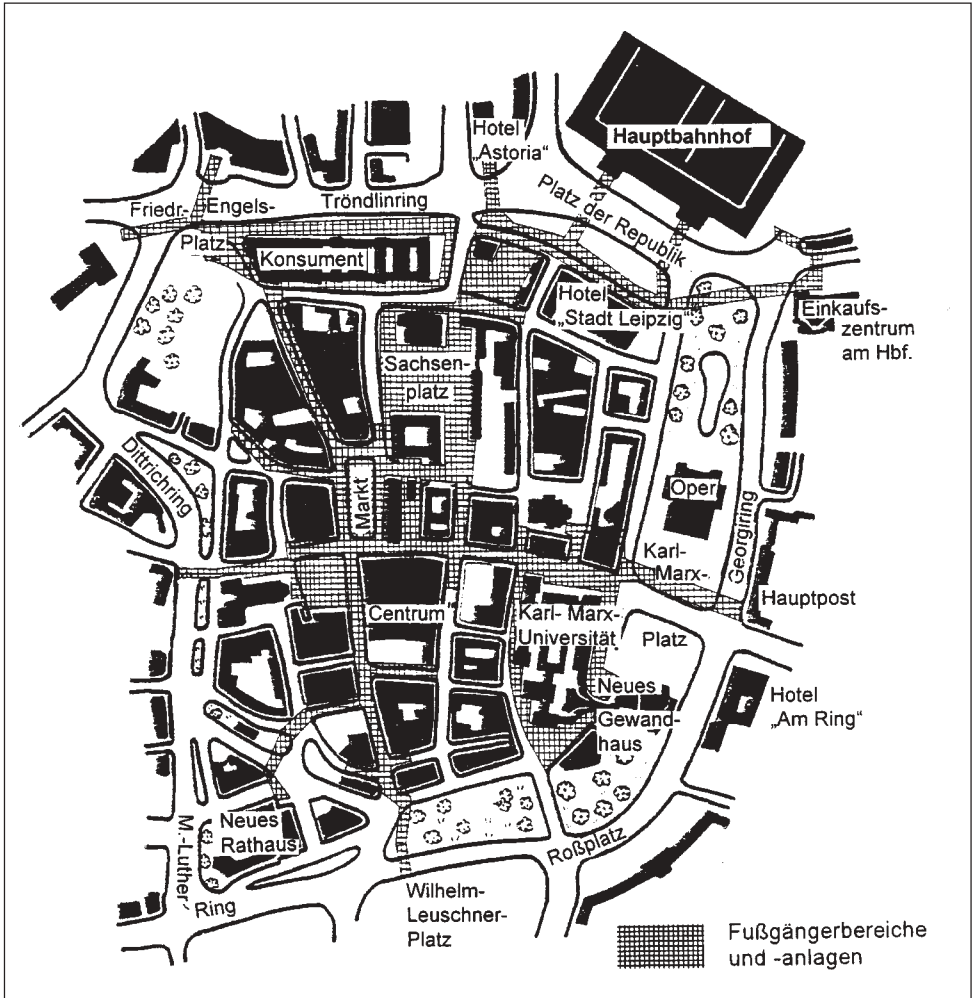


Bild 7.10: Fußgängerbereiche und -anlagen im Stadtzentrum.

(Quelle: Kurt Ackermann, Helga Bleyer, Gerd Johne: Leipzigs Stadtverkehr. Hg.: Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig. 1979. S. 51.)

1972 betrug die Zahl der täglichen Kfz-Fahrten zum Zentrum 33 000, darunter waren 23 000 Personenkraftfahrzeugfahrten. Vergleiche mit Vorjahren ließen erkennen, dass der private Kfz-Verkehr insgesamt und dabei besonders seit Anfang der siebziger Jahre die Pkw-Benutzung im Berufsverkehr ständig zunahm. Mehr als 21 Prozent des privaten Kfz-Verkehrs zum Stadtzentrum waren Berufsverkehr mit Langzeitparkern (1966 gab es nur 5 Prozent Langzeitparker). Diese Tendenz erforderte schon damals Maßnahmen.



*Planung der Verkehrsanlagen am Karl-Marx-Platz (Augustusplatz)*

Lage und Dimension dieses Platzes sind bereits im alten Leipzig besonders geschätzt worden: »Leipzigs Schmuckplatz und wohl einer der größten und schönsten Plätze Deutschlands ist der von schönen öffentlichen und Privatgebäuden eingefasste Augustusplatz«<sup>59</sup>.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Universität wurde in den sechziger Jahren die Gestaltung des Karl-Marx-Platzes (Augustusplatzes) einschließlich der Einordnung der Verkehrsanlagen untersucht. Mit der Errichtung der Universität und des Auditoriums Maximum sollte der Platz hochbauseitig abschließend gestaltet werden. Durch die politische Führung des Bezirkes wurde für die Planung des Verkehrs vorgegeben, die Verkehrsanlagen räumlich und funktionell so einzuordnen, dass die städtebaulich-architektonische und künstlerische Gestaltung des städtebaulichen Ensembles voll zur Geltung kommt. Das bedeutete, dass die Mittelfahrbahn einschließlich der Straßenbahn aus der Platzfläche herausgenommen werden sollte. Durch die Verkehrsplanung wurde diese Zielstellung dahingehend ergänzt, dass

- die Integration der Verkehrslösung am Karl-Marx-Platz (Augustusplatz) in das künftige Gesamtsystem des Verkehrs ermöglicht und
- eine weitgehend gleichzeitige Realisierung von Hoch- und Verkehrsbaumaßnahmen angestrebt werden sollte.

Die vorgesehene Verkehrslösung wurde wesentlich durch einen Tunnel in eineinhalb-facher Tiefenlage für den öffentlichen Verkehr von der Goethestraße bis zum Johannisplatz (Richtung Osten) bzw. Schillerstraße (Richtung Süden) geprägt. Als weitere wichtige Elemente der Verkehrslösung waren niveaufreie Fußgängeranlagen am Knotenpunkt Karl-Marx-Platz (Augustusplatz) /Georgiring/Grimmaischer Steinweg und eine Tiefgarage unter der Südseite des Platzes geplant.

Die zur Durchsetzung dieser Zielstellung erforderlichen Mittel und Kapazitäten standen jedoch nach späterer Aussage der Bezirksplankommission nicht zur Verfügung<sup>60</sup>. Deshalb wurden diese Verkehrsbaumaßnahmen nicht weiter vorbereitet.

Mitte der siebziger Jahre – nach der Entscheidung, an der Südseite des Karl-Marx-Platzes (Augustusplatzes) das Neue Gewandhaus zu errichten – wurden auf der Grundlage eines Ratsbeschlusses<sup>61</sup>, der erneut Untersuchungen zur Herausnahme des Kfz- und Straßenbahnverkehrs aus dem Bereich der Mittelfahrbahn des Karl-Marx-Platzes (Augustusplatzes) vorsah, Dokumentationen erarbeitet, in deren Ergebnis zwei grundsätzliche Varianten als Lösungsvorschläge entstanden. Anknüpfend an die Untersuchungen in den sechziger Jahren wurde Variante 1 mit einem Straßenbahntunnel von der Goethestraße bis zum Grimmaischen Steinweg und mit Fußgängertunnel am Knotenpunkt vorgeschlagen. Variante 2 sollte durch eine Erweiterung der Verkehrsanlagen des Georgiringes – beginnend am Ostknoten des Platzes der Republik – die Möglichkeit der Verlegung der bisher über die Mittelfahrbahn fließenden Verkehrsströme auf den Georgiring gewährleisten. Damit hätte auf den Straßenbahntunnel verzichtet werden können; die Fußgänger-

59 Meyers Konversations-Lexikon. 5. Auflage. 11. Band. Leipzig und Wien 1897.

60 Schreiben der Bezirksplankommission in Abstimmung mit dem Bezirksbaudirektor und dem Stellvertreter für Verkehr und Nachrichtenwesen an den Oberbürgermeister der Stadt Leipzig. 8.8.1969.

61 Rat der Stadt Leipzig; Beschluss Nr. 58/76 vom 24.3.1976.

tunnel wurden in den Varianten beibehalten. Zusätzlich zu diesen Varianten war unter der Südseite des Platzes eine Tiefgarage geplant, für die noch 1976 eine Arbeitsgruppe die Investorentscheidung vorlegte. Aus Kapazitätsgründen wurden die Lösungen für den öffentlichen Verkehr und für die Tiefgarage wiederum nicht realisiert.

Im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Neuen Gewandhauses sind außer Angleichungsarbeiten am Karl-Marx-Platz (Augustusplatz), einer Zufahrtspur zum Gewandhaus und der Einordnung von weiteren – allerdings nicht öffentlichen – Stellplätzen für den ruhenden Verkehr im Südwestbereich der Platzfläche keine verkehrlichen Maßnahmen durchgeführt worden – eine damals »wider besseres Wissen«<sup>62</sup> aus ökonomischen Zwängen vertane Chance.

### *Einführung der Parkzeitregulierung im Stadtzentrum*

In den siebziger Jahren hatte sich die Situation im ruhenden Verkehr in dem Maße verschärft, wie die individuelle Motorisierung gewachsen und der Aufbau bzw. Funktionswandel des Stadtzentrums weitergeführt wurde und dabei die noch verfügbaren Flächen für den ruhenden Verkehr weiter eingeschränkt hat. Bereits seit 1972 konnte im Leipziger Stadtzentrum der Parkbedarf mit dem vorhandenen Parkraum nicht mehr abgedeckt werden. Dieses Defizit erhöhte sich zu Messezeiten drastisch.

Im Rahmen der Staatsplanaufgabe<sup>63</sup> »Verkehrslösungen in Städten und industriellen Zentren« ist deshalb 1972 das Thema »Untersuchung zur schrittweisen Einführung eines Parkraumbewirtschaftungssystems, insbesondere unter den Bedingungen von Sonderveranstaltungen« unter Federführung des Büros für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig in engem Zusammenwirken mit dem Zentralen Forschungs-Institut des Verkehrswesens der DDR, dem Büro für Verkehrsplanung der Stadt Erfurt und dem Büro für Städtebau Jena bearbeitet worden. Dabei hat sich u. a. ergeben, dass in Leipzig und weiteren Städten mit Parkraumdefizit bzw. mit hohem Langparkeranteil die gebührenfreie Parkzeitbeschränkung mit Parkscheiben als Regulativ für den ruhenden Verkehr zweckmäßig und unter den 1972 vorhandenen Bedingungen auch ausreichend war.

Der im Ergebnis der Forschungsarbeit festgelegte Test mit einer Parkzeitbegrenzung von zwei Stunden wurde auf einem Parkplatz im Stadtzentrum und auf einer Parkstraße durchgeführt. Für den Test war die rechtzeitige und umfassende Information der Kraftfahrer notwendig. Dabei wurden Presseveröffentlichungen, Rundfunkinterviews, Kinowerbung, Fernsehfilme der Serie »Verkehrskompass«, Kraftfahrerschulungen und themenbezogene Informationsstunden genutzt. Von gesellschaftlichen Kräften wie den Arbeitsgruppen Sicherheit im Straßenverkehr der Stadtbezirke und den Verkehrssicherheitsaktivs wurde wertvolle Unterstützung gegeben. Mit den Parkscheiben wurden Handzettel mit der Begründung der Maßnahmen ausgegeben.

Als Kontrollinstrument wurde anfangs eine Testparkscheibe für eine Parkdauer von zwei Stunden entwickelt, die mit einem drehbaren Zwei-Stunden-Sektor versehen war. Aus Leipziger Sicht erschien jedoch eine Differenzierung der Höchstparksdauer zweckmäßig,

62 Oberbürgermeister Karl-Heinz Müller in einer Ratssitzung, an der der Verfasser teilnahm.

63 Vom Ministerium für Verkehrswesen (MfV) vergebene praxisorientierte Forschung.

besonders für objektbezogene Parkplätze. Deshalb wurde pragmatisch entschieden, statt des Zwei-Stunden-Sektors besser einen Ankunftszeiger zu verwenden.<sup>64</sup>

Die weitere Einführung der Parkzeitregulierung in Leipzig verlief erfolgreich. Das wird deshalb betont, weil es sowohl in der Anfangsphase des Forschungsthemas als auch zu Beginn der Überleitungsphase Schwierigkeiten mit den politischen Institutionen gab, die den ruhenden Verkehr unterbewerteten.

### *Planung behindertengerechter Verkehrsanlagen*

Aus der Erkenntnis, dass Menschen mit gesundheits- oder altersbedingten Behinderungen die vorhandene verkehrliche Infrastruktur nicht oder nur mit Schwierigkeiten nutzen können, wurde seit Anfang der 70er Jahre in Leipzig versucht, die bauliche Umwelt den Bedingungen Mobilitätseingeschränkter anzupassen. Diese Personengruppe mit ungefähr einem Drittel der Bevölkerung kann dadurch leichter gesellschaftlich integriert werden. Obgleich die differenzierten Ansprüche bei unterschiedlichen Behinderungsarten erfasst worden sind, wurden zunächst die Belange von Rollstuhlfahrern und Gehbehinderten im öffentlichen Verkehrsraum besonders berücksichtigt (siehe Bild 7.11).

Was für diesen Personenkreis zuträglich ist, bedeutet für alle anderen Verkehrsteilnehmer – nicht nur für Behinderte – eine willkommene Erleichterung. Auch aus dieser Überlegung wurde der Anspruch einer bewussten behindertengerechten Gestaltung von Verkehrsanlagen abgeleitet. Dieses Ziel ließ sich allerdings nur durch interdisziplinäre Arbeit und wegen begrenzter Mittel nur in kleinen Schritten erreichen. Aus dieser Erkenntnis wurde 1974 durch Initiative *Ackermanns* gemeinsam mit *Peter Uibe*<sup>65</sup> ein entsprechender Arbeitskreis gebildet, der für Leipzig, beginnend im Stadtzentrum mit seiner Ballung von gesellschaftlichen Einrichtungen, bauliche und organisatorische Erleichterungen konzipiert und später mit Hilfe der Stadtdirektion Straßenwesen mit maßgeblicher Unterstützung von *Joachim Dake*<sup>66</sup> durchgesetzt hat<sup>67</sup>.

Dabei sind zunächst im Stadtzentrum – später auch in Wohngebieten – durch Bordsteinabsenkungen, durch die Anordnung von neigungsbegrenzten Rampen bei Anlagen zur Höhenüberwindung und durch reservierte breitere Parkstellplätze behindertengerechte Wegesysteme entwickelt worden (vergleiche z. B. Bild 7.12).

In der Folgezeit wurden die Gestaltungserfordernisse für behindertengerechte Anlagen des Fußgängerverkehrs durch vertiefende Untersuchungen mit Rollstuhlfahrern an Verkehrsanlagen in Leipzig weiter fundiert.<sup>68</sup> Dadurch war es besser möglich, die interdisziplinäre Arbeit zwischen Kommunalpolitikern, Medizinern, Architekten und Ingenieuren von der Planung über den Entwurf bis zur Bauausführung zu qualifizieren. Über das mitwirkende Büro des Chefarchitekten waren alle Bereiche der Stadtplanung für die

64 Kurt Ackermann; Rudolf Riedel: Parkzeitregulierung – Teil der Verkehrsorganisation im Stadtzentrum von Leipzig. In: Die Straße 14(1974)3. S. 92f.

65 Prof. Dr. med. habil. Peter Uibe war Ärztlicher Direktor der Städtischen orthopädischen Klinik »Dr. Georg Sacke« und Vorsitzender der Gesellschaft für Rehabilitation in der DDR.

66 Dipl.-Ing. Joachim Dake war von 1968 bis 1982 Direktor der Stadtdirektion Straßenwesen Leipzig.

67 Kurt Ackermann: Rehabilitation – Auftrag auch für uns. In: Die Straße 16(1976). S. 405f.

68 Kurt Ackermann; Rolf Bollmann; Rudolf Riedel: Rampen für Versehrte an Fußgängerunter- und -überführungen. In: Die Straße 19(1979)12. S. 382f.

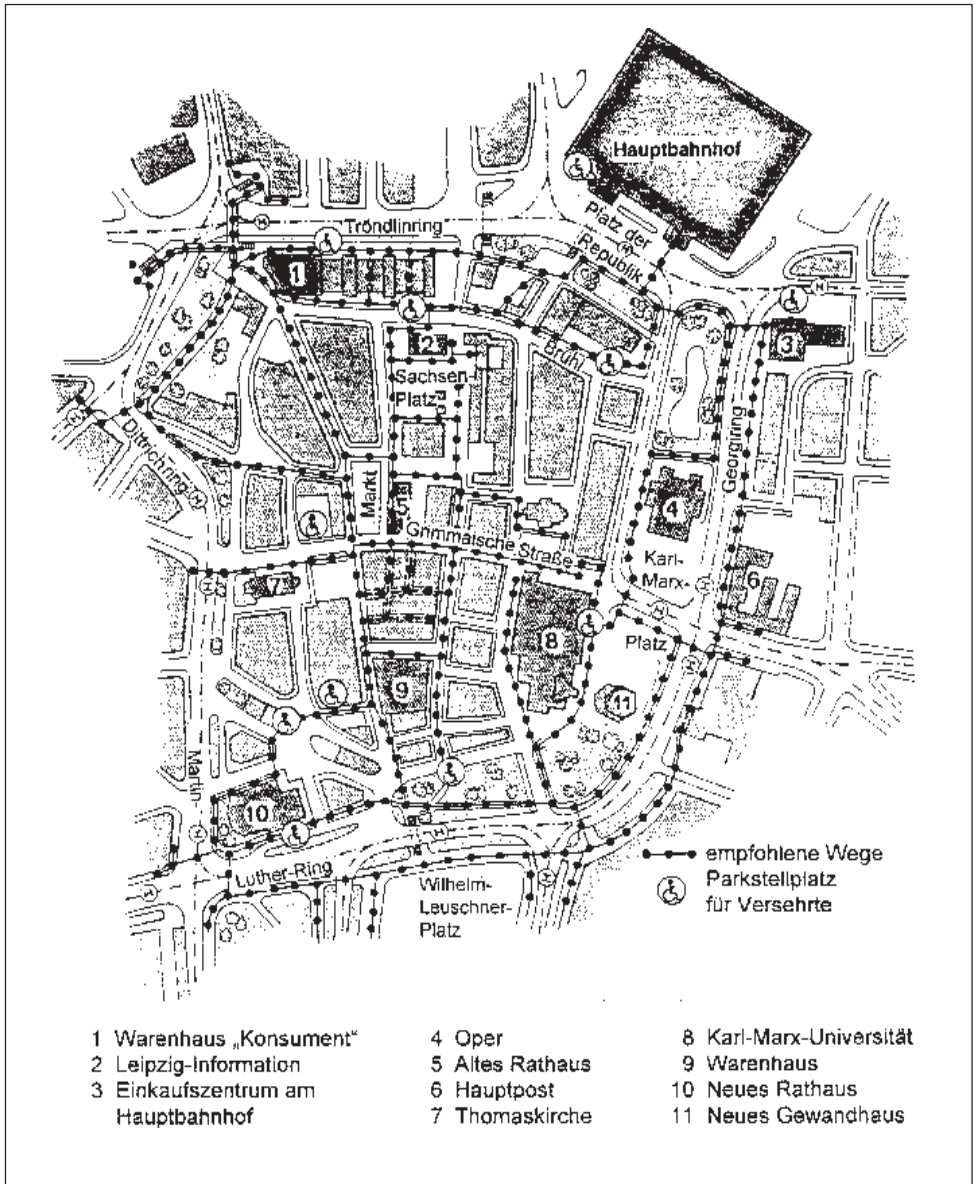


Bild 7.11: Wegesystem für Rollstuhlfahrer.

(Quelle: Kurt Ackermann, Rudolf Riedel: Körperbehinderte im städtischen Verkehrsraum. Informationsheft des Büros für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig. 1980. S. 50.)

behindertengerechte Gestaltung erschlossen. So konnten z. B. von vornherein diese Aspekte auch bei der inneren Erschließung des Wohngebietes Leipzig-Grünau beachtet werden.<sup>69</sup> (Siehe Bild 7.13).

Auf der Basis der in Leipzig durchgeführten Untersuchungen wurde unter Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen die Richtlinie »Wege für Körperbehinderte« herausgegeben, die nunmehr die Erfahrungen verallgemeinerte und eine Grundlage für die Anwendung im DDR-Maßstab bildete.<sup>70</sup>



Bild 7.12: Rampe am Friedrich-Engels-Platz (Goerdeleerring).  
(Quelle: Kurt Ackermann, Helga Bleyer, Gerd Johne: Leipzigs Stadtverkehr. Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig, 1979. S. 37. Foto: Viola Boden.)

69 Ambros G. Gross: Versehrtengerechte Anlagen bei der inneren Verkehrserschließung von neuen Wohngebieten, Info-Heft des Büros für Verkehrsplanung (S). Sonderausgabe. Leipzig 1980.

70 ZFIV Berlin: Richtlinie Wege für Körperbehinderte. 1980.



Bild 7.13: Behindertengerechte Gestaltung des Wohnkomplexes 1 im Neubaugebiet Leipzig-Grünau.  
(Quelle: Kurt Ackermann, Christian Bartz, Gabriele Feller: Behindertengerechte Verkehrsanlagen.  
Düsseldorf. 1997.)

Die Vorbereitung des Internationalen Jahres der Behinderten 1981 brachte auch in der DDR beachtliche Impulse für die Durchsetzung dieses humanistischen Anliegens. Über Leipziger Initiativen ist in diesem Zusammenhang mehrfach berichtet worden.<sup>71</sup>

<sup>71</sup> Kurt Ackermann; Rudolf Riedel: Körperbehinderte im städtischen Verkehrsraum. In: DDR-Verkehr 13(1980)9. S. 316f. – Kurt Ackermann; Peter Uibe: Das »Internationale Jahr der Geschädigten 1981«. In: DDR-Verkehr 14(1981)1. S. 26. – Kurt Ackermann; Ursula Bauer: Versehrten- und altengerechte Verkehrsanlagen – einige Ergebnisse und Erfahrungen. In: DDR-Verkehr 15(1982)5. S. 167f. – Kurt Ackermann; Christian Bartz; Gabriele Feller: Behindertengerechte Verkehrsanlagen. Düsseldorf. 1997.



## 7.4. Der Generalverkehrsplan Leipzig 1975/76

### *Ein einheitlicher Generalverkehrsplan für den Stadt- und Landkreis Leipzig*

Der von der Stadtverordnetenversammlung 1970 gemeinsam mit dem GBP bestätigte GVP erwies sich für die Zeit Anfang der siebziger Jahre als gute Planungsgrundlage. In diese Zeit fielen mit den Entscheidungen für den komplexen Wohnungsbau auf extensiven Standorten und der beginnenden Bebauung von Leipzig-Grünau wichtige Strukturentscheidungen, die mit der wegen des Braunkohleabbaues stärker betonten Ost-West-Achse der Stadtentwicklung die administrativen Grenzen Leipzigs sprengten. Dadurch wurde es notwendig, Stadt und Umland planerisch einheitlich zu bearbeiten. Für den GVP 1975/76<sup>72</sup> wurde pragmatisch das Territorium von Stadt- und Landkreis Leipzig als Planungsgebiet zugrunde gelegt.

Durch Ratsbeschluss vom Mai 1973 wurde die Ausarbeitung von GBP und GVP des Stadt- und Landkreises Leipzig ausgelöst.<sup>73</sup> Dabei mussten die Ergebnisse der seit 1970 erarbeiteten Konzeptionen zur Stadtentwicklung eingearbeitet werden. Das betraf vorwiegend das Wohnungsbauprogramm, die Folgemaßnahmen der Kohle- und Energieentwicklung im Bezirk, die Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs sowie die Ergebnisse der Verkehrserhebung 1968 und der repräsentativen Verkehrsbefragungen von 1972. Das Wohnungsbauprogramm hat dabei am stärksten die Stadt- und Verkehrsstruktur beeinflusst.

Zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs wurden für den GVP umfangreiche Analysen durchgeführt. Untersuchungen des Straßenbahnnetzes für die Vorbereitung des Einsatzes der Tatrafahrzeuge ergaben hinsichtlich der Bahnstromversorgung an einigen Außenstrecken ungünstige Ergebnisse. Um den Neubau von Unterwerken und umfangreiche Verkabelungen zu vermeiden, wurden u. a. die Linie 15 nach Liebertwolkwitz bis Meusdorf (1971) und die Linie 2 nach Engelsdorf bis Straßenbahnhof Paunsdorf (1974) gekürzt und durch Busverbindungen ersetzt. Gleichzeitig wurde die Straßenbahn-Anbindung von Neubaugebieten vorbereitet (Löbzig eröffnet am 23. Dezember 1974, Grünau-Süd am 5. April 1979).

Der Obus-Verkehr wurde in der DDR trotz seiner positiven Umwelteigenschaften in den siebziger Jahren reduziert und vielerorts eingestellt. Gründe waren hauptsächlich die Aufwendungen für Fahrleitungen und die eingeschränkte Freizügigkeit der Fahrzeuge. Der Leipziger Obus-Betrieb zwischen Markranstädt und Lipsiusstraße bzw. Zwenkau wurde schrittweise verkürzt und nach 37 erfolgreichen Jahren am 31. Mai 1975 endgültig eingestellt.

Wegen der hohen Aufwendungen für die Verbindungsbahn Hauptbahnhof – Bayerischer Bahnhof wurden Alternativen gesucht. Die Bemühungen um diesen wichtigsten Streckenteil des künftigen Stadt- und Vorortbahnnetzes führten auch zu Varianten, bei denen ökonomische Vorteile mit beträchtlichen städtebaulichen oder verkehrlichen Nachteilen erkauft werden sollten. So wurde eine Untersuchung<sup>74</sup> der Verbindungsbahn auf der bis-

72 Federführung: Kurt Ackermann und Gerd Johne; verantwortliche Bearbeitung: Michael Gloßat, Günther Jana, Georg Janetzki, Hans-Georg Krämer, Rudolf Riedel, Walter Stein, Axel Teichert, Peter Uhlemann.

73 Rat der Stadt Leipzig: Beschluss Nr. 63 vom 4.5.1973 (Bearbeitung des Generalbebauungsplanes und des Generalverkehrsplanes des Stadt- und Landkreises Leipzig).

74 Reichsbahndirektion Halle: Untersuchung V-Bahn Leipzig Hauptbahnhof – Bayerischer Bahnhof in Hochlage. 15.1.1971.

herigen unterirdischen Trasse durch das Stadtzentrum in Hochlage vorgelegt. Städtebaulich-gestalterische Aspekte sprachen dagegen. Städtebauplaner und Verkehrsplaner arbeiteten übereinstimmend heraus, dass eine Streckenführung in Hochlage das städtebaulich hochwertige, dicht bebaute Zentrum nicht durchqueren, sondern lediglich tangieren sollte. Eine alternative Führung, untersucht durch ein Kollektiv der HAB (Bauhaus Universität) Weimar unter Leitung von *Glismeyer*, mit westlicher Umgehung des Stadtzentrums wäre zwar städtebaulich vertretbar gewesen, die Wirksamkeit der Trasse für das Stadtzentrum als Schwerpunkt von Verkehrsquellen und -zielen wäre dadurch jedoch gemindert worden.

Ein Vorschlag der Reichsbahn-Direktion Halle, die Trasse vom Bayrischen Bahnhof nur bis zum Roßplatz in Hochlage zu führen und dort enden zu lassen, wurde aus Sicht der Generalverkehrsplanung nicht unterstützt. Eine Überlegung, die Verbindungsbahn in Hochlage mit einer Trasse Bayrischer Bahnhof – Roßplatz – Universitätsstraße – Nikolaistraße – Platz der Republik – Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes etwa in Höhe der vorhandenen Gleisanlagen zu führen<sup>75</sup>, traf bei aller Würdigung der Initiativen der Autoren auf Bedenken, weil dadurch die Ensemblewirkung der Innenstadt zerstört und unvertretbar in die denkmalgeschützte Bausubstanz des Empfangsgebäudes eingegriffen worden wäre.

Im Zuge der weiteren Präzisierung des GVP wurden durch das Büro für Verkehrsplanung (BfV) der Stadt Leipzig unter Einbeziehung des Zentralen Forschungsinstitutes des Verkehrswesens auch Untersuchungen zur Ost-West-Trasse des Stadt- und Vorortbahnsystems durchgeführt.<sup>76</sup>

Bei der Bearbeitung der Folgemaßnahmen des Kohle- und Energieprogramms wurden Varianten zur Westtangente des Straßenhauptnetzes vorwiegend im Bereich des Clara-Zetkin-Parkes bearbeitet<sup>77</sup> (siehe Bild 7.14), zumal seit Anfang der siebziger Jahre die zweispurige Straße F2/F95 auf dem Landpfeiler zwischen den Braunkohlentagebauten Espenhain und Zwenkau sowie über das Gelände der Landwirtschaftsausstellung AGRA bis zum Schleußiger Weg bzw. zur Wundtstraße gebaut worden war. Zu den Varianten der Weiterführung dieses Straßenzuges gab es »zwischen den Disziplinen Verkehr, Städtebau, Umweltschutz, Naherholung, Denkmalpflege und Wohnungspolitik so viele divergierende Auffassungen, dass eine Übereinstimmung anfangs überhaupt nicht möglich schien. Hier wurde schließlich im Zuge eines langwierigen Optimierungsprozesses ein kommunalpolitischer Kompromiss gefunden, der jedem der Fachbereiche ein Zugeständnis abverlangte«. <sup>78</sup>

Im GVP wurde den Problemen der Verkehrsorganisation große Aufmerksamkeit gewidmet. Neben territorialen Schwerpunkten im Stadtzentrum und in bestimmten Bereichen des Straßenhauptnetzes sind zentrale Probleme der Verkehrsorganisation wie z. B. Lichtsignalregelung, Vorwegweisung, Einschränkung von Halte-, Park- und Abbiegevorgängen weiterentwickelt worden. Eine wegen der Messen und anderer Großveranstaltungen

75 Hansgeorg Bedrich; Erhart Schröter; Manfred Zschweigert (Kammer der Technik): Verbindungsbahn Hauptbahnhof - Bayrischer Bahnhof in Hochlage. Studie. 11.2.1976.

76 S-Bahn Ost-West-Trasse Leipzig. BfV (S) Leipzig. Staatsplanforschung, Themen-Nr. 728-247/AS 13. ZFIV Berlin und Jena 1977/78.

77 Hans-Georg Krämer: Probleme der Planung des übergeordneten Systems der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Leipzig am Beispiel der Westtangente. Informationsheft des BfV (S) Leipzig. 1976. S. 46-57.

78 Kurt Ackermann: Diskussion zur Stadtverkehrsplanung. In: DDR-Verkehr 13(1980)4. S. 119-121.

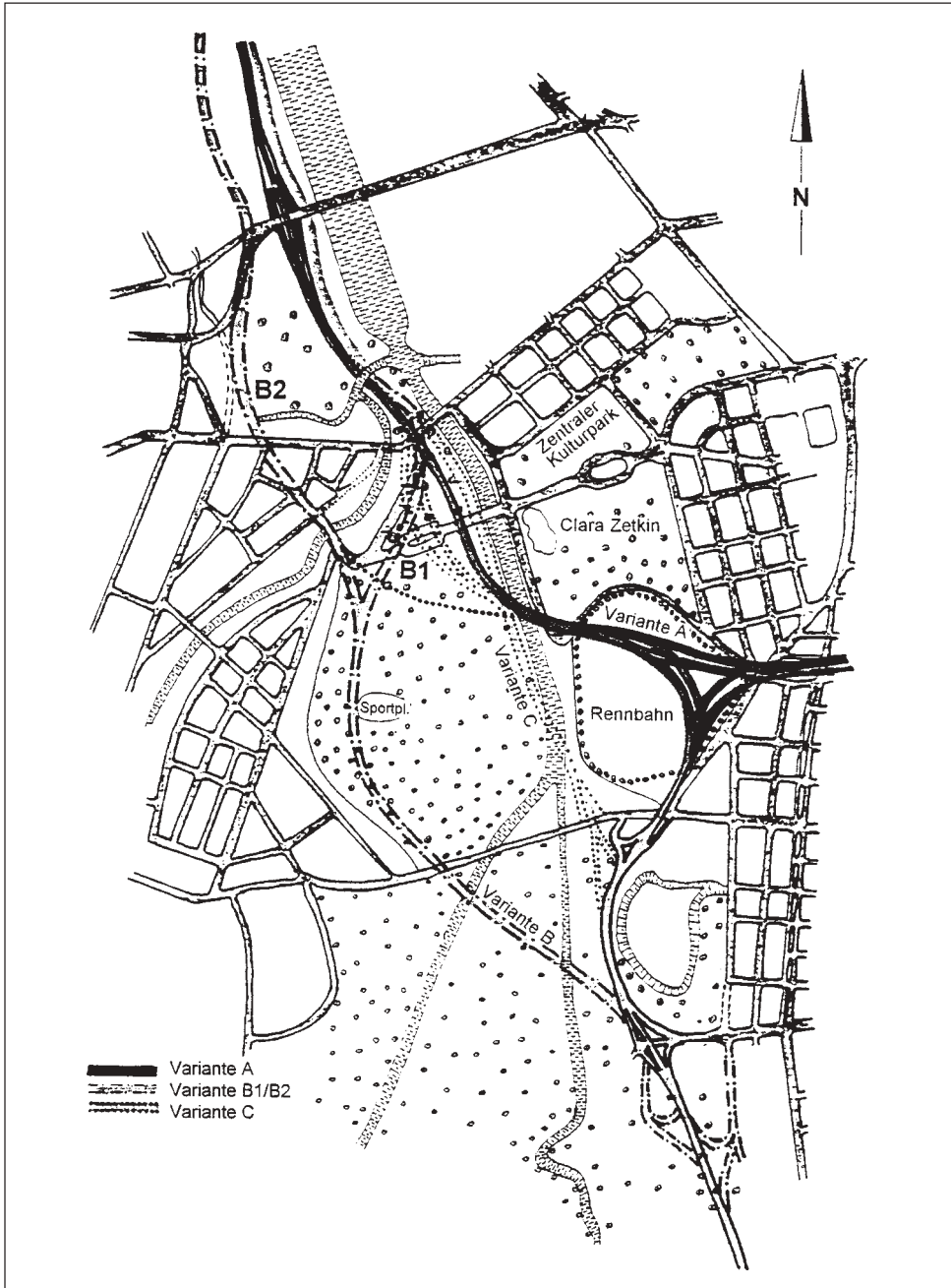


Bild 7.14: Die Westtangente des Straßenhauptnetzes.  
(Quelle: Hans-Georg Krämer: Probleme der Planung des übergeordneten Systems der Hauptverkehrsstraßen der Stadt Leipzig am Beispiel der Westtangente. Informationsheft des BfV (S) Leipzig, 1976. S. 46-57.)

erforderliche weiträumige Organisation des fließenden und ruhenden Verkehrs ist für Leipzig ebenso typisch wie die zeitliche Trennung von Fußgänger- und Belieferungsverkehr im Stadtzentrum (siehe Bild 7.15).

Andere Probleme wie Fußgänger-, Fahrrad- und Güterverkehr wurden im GVP mit Lösungsansätzen dargestellt. Darüber hinaus wurden der Kennziffern- und Kapazitätsbedarf der Betriebe sowie die Entwicklung aller zum bezirklichen und örtlichen Verkehrswesen gehörenden Betriebe behandelt. In der Bearbeitungsphase des GVP wurden auch territoriale Schwerpunktaufgaben für die praxisverbundene Staatsplanforschung abgeleitet. In der 1976 vorgelegten überarbeiteten Fassung sind die Aussagen verdichtet; auf vertrauliche Angaben wurde verzichtet. Diese Fassung wurde bereichert durch den Abschnitt »Verbesserungen im Verkehrswesen 1971-1975«, der den Realisierungsstand des GVP 1970 widerspiegelte und eine Grundlage für die weiterführenden Planungen bildete. Themenbezogene Abbildungen rundeten den Text ab und machten die Dokumentation öffentlichkeitswirksam.

Der GVP wurde in der Verantwortung einer Leitgruppe unter dem Vorsitz des Stellvertreters des Vorsitzenden des Rates des Bezirkes Leipzig für Verkehrs- und Nachrichtenwesen, *Heinz Kühn*, und unter Federführung des Büros für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig in Kooperation mit dem Büro für Verkehrsplanung des Bezirkes bearbeitet.

Der Stand der Bearbeitung der Generalverkehrspläne wurde 1974 mehrfach in den zuständigen Räten vorgelegt. Den 1975 abgeschlossenen Entwurf hat Oberbürgermeister *Karl-Heinz Müller* dem Minister für Verkehrswesen *Otto Arndt* mit der Bitte um Begutachtung übergeben. Nach der Begutachtung wurde der GVP am 26. Januar 1976 in der Kollegiumssitzung des Ministers für Verkehrswesen beraten und bestätigt. Die abschließende Bearbeitung bis April 1976 bezog die Empfehlungen des Ministers und die Direktive zum Fünfjahrplan 1976-1980 ein.

Die damit vorgelegte Fassung des GVP entsprach methodisch und inhaltlich dem damaligen Erkenntnisstand. Sie berücksichtigte die zentrale »Rahmengliederung GVP«<sup>79</sup>, die bisher vorliegenden Überlegungen zum Prozessablauf<sup>80</sup>, die »Vereinbarung über die Aufgaben, Verantwortung und Zusammenarbeit der Organe des Bauwesens und des Verkehrswesens bei der langfristigen Planung der Städte«<sup>81</sup> sowie die Anordnungen zur Generalverkehrsplanung<sup>82</sup>.

Hervorzuheben ist außerdem die realistische Planung, d. h. es gab eine weitgehende Abstimmung der Planung mit den ökonomischen und materiellen Möglichkeiten. Die dem GVP vorangestellte Bilanz des vergangenen GVP machte in einer besonders für Volksvertreter vorteilhaften Weise die Entwicklung sichtbar. In dem Zusammenhang hat sich auch in Leipzig die Festlegung der Stadtverordnetenversammlung von Erfurt, »dass

79 Ministerium für Verkehrswesen, Hauptabteilung Wissenschaft und Technik, Abteilung Entwicklung des Verkehrswesens: Rahmengliederung GVP (Stadt). Berlin. 1.2.1973.

80 Heinz Kutza: Die koordinierte Erarbeitung des Generalbebauungs- und Generalverkehrsplanes. ZFIV-Report 1977, Heft 11. S. 84.

81 Minister für Bauwesen, Minister für Verkehrswesen: Vereinbarung über die Aufgaben, Verantwortung und Zusammenarbeit der Organe des Bauwesens und des Verkehrswesens bei der langfristigen Planung der Städte. Berlin. 17.4.1973.

82 AO zur Generalverkehrsplanung vom 3.2.1976. GBl. I. Ersetzt durch AO vom 28.7.1980. GBl. I. S. 270.

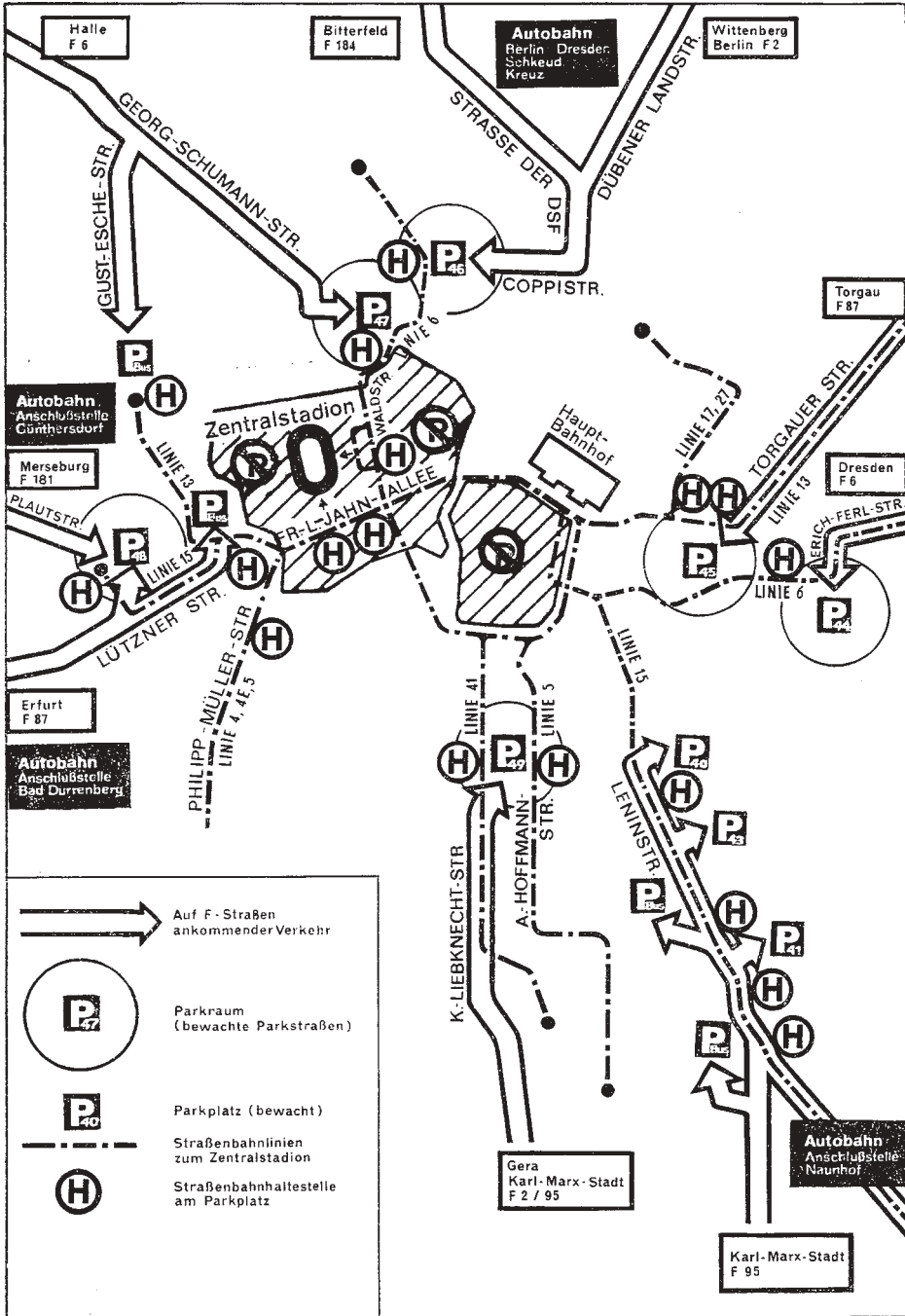


Bild 7.15: Park-and-Ride-Konzept für das VI. Turn- und Sportfest 1977.  
 (Quelle: Informationsblatt des Rates der Stadt Leipzig, Abt. Verkehr, Nachrichtenwesen, Energie.)

dem Rat jährlich ein Bericht zum GVP vorzulegen ist«, bewährt.<sup>83</sup> Dieser Bericht sollte einschätzen, ob die Entwicklung des Stadtverkehrs den im GVP angenommenen Verlauf hat und »ob die angesetzten Verkehrsstrategien ausreichen, um die konzipierte Verkehrspolitik auch voll zur Wirkung kommen zu lassen.«<sup>84</sup>

### *Stadt- und verkehrsstrukturelle Veränderungen durch den Wohnungsbau*

Die im Zuge des Wiederaufbaues der Stadt Leipzig in den 50er und 60er Jahren errichteten Wohnungsbauten auf innerstädtischen, in ihrer Ausdehnung begrenzten Standorten brachten für die verkehrliche Infrastruktur keine Probleme mit sich. Auch die in der ersten Hälfte der 70er Jahre konzipierten Standorte in südlicher und nordöstlicher Randlage des Stadtgebietes, die noch über Reserven in der technischen Erschließung verfügten, verursachten mit ihrem zusätzlichen Verkehrsaufkommen keine erheblichen Investitionen in der technischen Infrastruktur. Es handelt sich dabei um die Wohngebiete Löbnig (3100 WE), Dölitz (800 WE), Mockau (4400 WE), Schönefeld (4000 WE) und Thekla (1600 WE). Obgleich im allgemeinen durch Verlängerung bestehender Straßenbahnstrecken bzw. durch veränderte oder neue Führung von Buslinien eine funktionsfähige Anbindung an das bestehende Netz des öffentlichen Personenverkehrs erreicht wurde, erhöhten sich dennoch lagebedingt die Reisezeiten zum Teil beträchtlich.

Mit diesen zwar an der Peripherie der Stadt, aber innerhalb der technisch erschlossenen Fläche gelegenen Standorte waren die Reserven für den industriellen Massenvohnungsbau in Leipzig erschöpft. Für die Bebauung weiterer innerstädtischer kleiner Standorte und die Umgestaltung der Altbaugebiete fehlte einerseits der Vorlauf, andererseits konnten diese Standorte die vorgesehene Steigerung des Wohnungsbaues nach 1975 nicht abdecken. Deshalb wurden größere Standorte in Stadtrandlage untersucht. Wegen der durch den Braunkohlenabbau eingeschränkten Entwicklungskorridore im Süden und Norden der Stadt Leipzig wurden in einer Variantenuntersuchung Standorte im Westen (Leipzig-Grünau) und Osten (Leipzig-Paunsdorf) gegenübergestellt.<sup>85</sup> Im Ergebnis der Untersuchung wurde entschieden, ab 1975 das Wohngebiet Grünau und ab 1985 das Wohngebiet Paunsdorf zu errichten.

### *Das Wohngebiet Leipzig-Grünau*

Mit 35 000 Wohnungen – 10 000 mehr als ursprünglich vorgesehen – beeinflusste dieser Wohnungsbaustandort die Leipziger Stadt- und Verkehrsstruktur ganz erheblich. Lage und Größe des Wohngebietes verlangten eine beträchtliche Erweiterung der Verkehrsnetze und hatten zugleich Auswirkungen auf die bestehenden Netze.<sup>86</sup>

83 Hermann H. Saitz: Erfahrungen bei der Realisierung der gesellschafts- und verkehrspolitischen Ziele im Generalverkehrsplan der Stadt Erfurt. ZFIV-Report, Heft 11. 1977.

84 Ebenda.

85 Büro des Chefachitekten der Stadt Leipzig.: Variantenvergleich der Wohnungsbaustandorte Leipzig-Grünau und Leipzig-Paunsdorf. 1972. Siehe auch den Beitrag von Horst Siegel in der vorliegenden Publikation. S. 156ff.

86 Kurt Ackermann; Walter Stein: Die verkehrliche Anbindung des Wohngebietes Leipzig-Grünau. In: DDR-Verkehr 8(1975)3. S. 97f.



Für die verkehrliche Anbindung des Wohngebietes wurde festgelegt:

- In der Verkehrsanbindung erhält der schienengebundene öffentliche Personenverkehr den Vorrang.
- Die Ausdehnung des Wohngebietes erfordert sowohl im öffentlichen Personenverkehr als auch straßenseitig eine mehrfache Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz.
- Die Verkehrsanbindung sollte den Anforderungen des Jahres 2000 und darüber hinaus genügen.

Um den privaten Kfz-Verkehr in Grenzen zu halten, sollten leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel in Übereinstimmung mit dem Baufortschritt angeboten werden. Straßenseitig war eine äußere Erschließung mit kurzen Anbindungsstrecken zum Straßennetz vorgesehen. Die Verkehrsanlagen sollten umweltgerecht gestaltet und so angeordnet werden, dass hohe Sicherheit und Leistungsfähigkeit mit angemessenen Aufwendungen zu gewährleisten sind. Es sollten ein flächendeckendes Netz von Radverkehrsverbindungen und innerhalb der Wohnkomplexe fahrverkehrsfreie Fußgängerverbindungen angelegt werden.

Die Anbindung des Wohngebietes gestaltete sich außerordentlich schwierig. Sowohl beim städtebaulichen Wettbewerb<sup>87</sup> als auch in der Anfangsphase der Bearbeitung<sup>88</sup> gab es divergierende Auffassungen zur Einordnung der Haupttrasse des öffentlichen Personenverkehrs in das Planungsgebiet. Umfangreiche Variantenuntersuchungen zur Hauptanbindung des Wohngebietes mit einer Stadtschnellbahn oder einer Straßenbahn führten schließlich dazu, die S-Bahn in der Schwereachse der Bebauung und die Straßenbahnen in nördlicher und südlicher Randlage anzuordnen<sup>89</sup>.

Die im Einschnitt und damit niveaufrei geführte S-Bahn wurde im Bahnhof Plagwitz an die Ringlinie angebunden. Die S-Bahn ist damit zur städtebaulichen Kompositionsachse geworden, an deren Haltepunkten die Zentren für Kultur, Bildung und Versorgung mit verdichteter Bebauung entstanden – ein Beispiel für die bewusst gesteuerte Wechselwirkung von Stadt- und Verkehrsstruktur.

Von den Haltepunkten der S-Bahn führen vom Kfz-Verkehr ungestörte Fußgängerbereiche in die Wohnkomplexe. Die zentrale Ost-West-Achse und die Nord-Süd-Fußgängerverbindungen bilden das kompositorische Grundgerüst des Wohngebietes. Insgesamt wurde ein Entwurf vorgelegt, »[...] der klar, überschaubar und einprägsam ist – eine Gesamtkonzeption, in der sich die einzelnen Funktionsbereiche wie zum Beispiel Wohnkomplexe, Wohngebietszentrum, Verkehrsstrassen, Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie vorhandene Siedlungen und Parkanlagen logisch einordnen«.<sup>90</sup>

Für das Wohngebiet Leipzig-Grünau wurde durch enge Zusammenarbeit und eine hohe Kompromissbereitschaft zwischen den Vertretern von Verkehr und Städtebau planerisch eine Lösung erreicht, die eine ausgewogene Einheit von Städtebau, Verkehr und Ökonomie darstellte. Dieses Planungsergebnis war nur durch eine qualitativ neue Stufe der Zusammenarbeit zwischen Städtebauplanung und Verkehrsplanung unter Leitung von

87 Rat der Stadt Leipzig, Wettbewerbsausschreibung für den städtebaulichen Ideenwettbewerb zur Gestaltung des Wohngebietes Leipzig-Grünau. 1973.

88 Ebenda.

89 Büro für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig: Variantenvergleich über die Erschließung des Wohngebietes Leipzig-Grünau mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 1974.

90 Horst Siegel: Ein neues Wohngebiet für 100 000 Leipziger. In: Leipziger Blätter 2(1983)2. S. 2f.

*Horst Siegel* und *Ambros G. Gross* sowie *Kurt Ackermann* bei maßgeblicher Mitwirkung von *Walter Stein* und *Rudolf Riedel* seitens der Verkehrsplanung möglich. Bei der Realisierung des Wohngebietes wurde an der Einheit von Städtebau und Verkehr als Zielstellung festgehalten. Um den Aufwand zu reduzieren, musste die ursprüngliche Planungskonzeption allerdings mehrfach überarbeitet werden. Dies traf sowohl für die straßenseitige Anbindung als auch für Teile des öffentlichen Personennahverkehrs zu, wobei sich der Hauptmangel aus dem damals noch gebrochenen Verkehr der S-Bahn (Bahnhof Plagwitz) und der teilweise eingetretenen Phasenverschiebung zwischen Hoch- und Verkehrsbau ergab.

Die mit derartigen Standorten wie Leipzig-Grünau oder Leipzig-Paunsdorf abzubauen territorialen Disproportionen zwischen den Funktionsflächen für Wohnen und Arbeiten waren ein angestrebtes Ergebnis, das allerdings mit weiteren stadtstrukturellen Veränderungen einherging. So erfolgte mit der Bebauung dieser Standorte die städtebauliche Aufwertung der Ost-West-Achse, die auch durch dominierende verkehrliche Achsen markiert wurde.

Die verkehrliche Anbindung und Erschließung vor allem des Wohngebietes Leipzig-Grünau, die verkehrsseitigen Folgemaßnahmen des Kohle-Energie-Programms und Leipziger Bauleistungen für die Hauptstadt Berlin erforderten den vollen Einsatz der Kapazitäten des Verkehrs- und Tiefbaukombinats (VTK) Leipzig. Eine Folge der zu geringen Kapazitäten und ihrer Konzentration auf den Neubau war die Vernachlässigung der Instandhaltung der vorhandenen Straßen, Gleisanlagen und Brücken. Dies wiederum führte punktuell zu Langsamfahrstellen und zur Herabsetzung der Verkehrssicherheit.

### *Die Umgestaltung innerstädtischer Gebiete*

Bauen auf innerstädtischen Standorten bedeutet städtebaulich intensivere Nutzung der innerhalb des Stadtgebietes liegenden Flächen.<sup>91</sup> Die Notwendigkeit dieser Intensivierung wird durch die Entwicklung der Zahl der Einwohner, Haushalte und Wohnungseinheiten in Gegenüberstellung zur Flächeninanspruchnahme unterstrichen.

Bei der Realisierung des Wohnungsbauprogrammes sollte durch den Maßnahmenkomplex von Aussonderung, Instandhaltung, Instandsetzung, Modernisierung, Rekonstruktion und Neubau die Lebensqualität in Altbaugebieten entscheidend verbessert werden. Als eine wichtige Voraussetzung dafür wurde eine gut funktionierende Infrastruktur angesehen.<sup>92</sup> Damit wurden auch die notwendigen verkehrsplanerischen Aktivitäten bestimmt. Erste komplexe Planungsergebnisse dieser Art für Leipzig brachte die 1975 bis 1977 erarbeitete Beispielplanung zur Ostvorstadt. Dieses Gebiet entstand zwischen 1870 und 1914 und umfasste Mitte der siebziger Jahre etwa 100 000 Einwohner, 30 000 Wohnungen und 30 000 Arbeitsplätze; es hatte damit den Charakter eines Mischgebietes.

91 In Leipzig erhöhte sich der innerstädtische Neubauanteil von 5 Prozent bis 1985 auf etwa 30 Prozent im Zeitraum 1985-1990. Danach sollte überwiegend innerstädtisch gebaut werden.

92 Grundsätze für die sozialistische Entwicklung von Städtebau und Architektur in der DDR. Beschluss des Politbüros des ZK der SED und des Ministerrates der DDR. In: VIII. Kongreß Bund der Architekten der DDR. Dokumentation. Berlin 1982. Auch in »Neues Deutschland« vom 29./30.5.1982. S. 9f.

Generell und am Beispiel der Ostvorstadt kann festgestellt werden, dass sich die schwierigsten Verkehrsprobleme in Umgestaltungsgebieten auf das Straßennetz konzentrierten. Es wurden deshalb zur Verbesserung der Verkehrs- und Lebensqualität innerhalb des Gebietes verkehrsberuhigende Wirkungen durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen ohne oder mit nur geringen baulichen Aufwendungen angestrebt. Besonders problematisch war der ruhende Verkehr; selbst wenn die Motorisierung in Altbaugebieten im allgemeinen unter dem Stadtdurchschnitt und beträchtlich unter dem Durchschnitt von Neubaugebieten lag. 1981 entfielen in der Leipziger Ostvorstadt 20 Pkw auf 100 Haushalte, während der Stadtdurchschnitt 38 Pkw pro 100 Haushalte und die Motorisierung im Neubaugebiet Leipzig-Grünau 50 Pkw pro 100 Haushalte betrug. Dennoch war angesichts des Defizites von Aufenthaltsqualität und Grün die Einordnung der erforderlichen Stellplätze schwierig. Auch in Altbaugebieten wurde bei einer höheren Wohnqualität mit einer Annäherung des Motorisierungsgrades an den Stadtdurchschnitt von einem Stellplatz pro Wohnungseinheit gerechnet.<sup>93</sup>

Die Maßnahmen des innerstädtischen Bauens sind in die Generalplanung für Bebauung, Verkehr und Stadttechnik eingeordnet worden. Dabei bildeten Leistungsreserven und möglichst geringe Aufwendungen für die technische Erschließung ein wichtiges Entscheidungskriterium für die Reihenfolge der Realisierung.

### 7.5. Die verkehrsplanerischen Konzepte der 80er Jahre<sup>94</sup>

Der 1977 gemeinsam mit dem Generalbebauungsplan beschlossene Generalverkehrsplan Stadtregion Leipzig sowie der 1978 bestätigte Generalverkehrsplan des Bezirkes Leipzig schufen die planerischen Voraussetzungen, seit Anfang der 80er Jahre stärker sowohl auf innerstädtische Wohnungsbaustandorte als auch auf die Instandsetzung erhaltungswürdiger Wohnbausubstanz zu orientieren. Gestützt wurde diese Orientierung durch die ökonomische Strategie der DDR, zunehmend alle Reserven der Volkswirtschaft zu erschließen. Dabei galt es gleichzeitig, mit dem 1983 nochmals präzisierten Generalverkehrsplan (26. Tagung der Stadtverordnetenversammlung am 18.5.1983 zum Thema Verkehr) ein langfristiges strategisches Konzept für eine effektivere Gestaltung der Beförderungs- und Transportprozesse unter den Gesichtspunkten eines hohen Leistungszuwachses aller Bereiche mit geringstem Aufwand und sparsamstem Einsatz von Investitionen, Material, Energie und Arbeitskräften zu schaffen. Mit den Instrumentarien Generalbebauungsplan und Generalverkehrsplan sollte also auf eine transportoptimale Standortpolitik in der Industrie, im Wohnungs- und Gesellschaftsbau sowie auf eine rationelle Produktionsstruktur Einfluss genommen werden. Die Umsetzung dieser damals hohen Ziele zur Dominanz des Wohnungsbaus im Bestand (wie er auch heute im 1994 bestätigten Flächennutzungsplan Leipzigs postuliert ist), erfolgte jedoch nur sehr schleppend, zumal der »Kohleersatz-Wohnungsbau« durch beschleunigten Tagebaufortschritt in der Leipziger

93 Richtlinie für die Planung der Anlagen des ruhenden Verkehrs in den Städten und Gemeinden der DDR. 1982. GBl. Sdr. Nr. 1097. S. 1-8.

94 Dieser Unterabschnitt wurde von Gerd Johne bearbeitet. Nach: Kurt Ackermann; Gerd Johne: Straßen- und Verkehrsgeschichte deutscher Städte nach 1945 – Leipzig. Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens. Heft 16. Forschungsgesellschaft. Bonn 2001.

Region schnelle Lösungen erforderte, die nur auf extensiven Großstandorten möglich waren, wie in den neuen Stadtteilen Grünau im Westen und Paunsdorf im Osten.

Während im Zeitraum 1971-76 vorwiegend im zentralen Bereich, im Süden und Nordosten der Stadt mittelgroße Standorte gebaut wurden, erfolgte ab 1976 die Konzentration des Wohnungsbaus ausschließlich im Neubaugebiet Grünau (1975 bis 1987 38 000 WE) mit allen verkehrlichen Nachteilen eines Standortes »auf der grünen Wiese«. Dadurch wurde es erforderlich, das Verkehrs-baugeschehen im Straßenbau, Straßenbahnbau sowie auch die Erweiterung der S-Bahn auf diesen monostrukturierten Großstandort zu konzentrieren. Weitere Mittel standen wegen der Verkehrsbaumaßnahmen in den Kohleabbaugebieten des Bezirkes Leipzig für die Stadt kaum zur Verfügung.

Durch die in der Folgezeit verstärkte Nutzung von Standorten innerhalb der Stadt und im unmittelbaren Anschluss an bestehende Wohngebiete konnte in vielen Fällen auf den Bau neuer Anlagen und Netzabschnitte für den städtischen Nahverkehr verzichtet werden. Beispiele dafür sind die innerstädtischen Wohnungsbaustandorte Innere Westvorstadt, Kreuzstraße, Sellerhausen, Gohlis und Völknersdorf. Besonders die Innere Westvorstadt (Kolonnadenstraßenviertel bis Westplatz), unmittelbar benachbart zur Innenstadt, galt in ihrer Mischung von Plattenbauten ohne die Anonymität einer Betonlandschaft und modernisierten Gründerzeithäusern einschließlich kleinteiligem Einzelhandel und Gaststätten lange Zeit als Vorzeigeobjekt für ein funktionierendes Wohngebiet. Die Leipziger betrachten die »Kolle« noch heute als Einkaufsmeile mit liebenswertem Flair.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Forderungen für die Verkehrserschließungskonzeption der innerstädtischen Wohnungsbaustandorte waren jetzt:

- günstige Zuordnung des Standortes an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs mit geringen Wegezeiten zu den Haltestellen,
- Beachtung bzw. Flächenfreihaltung für das langfristig geplante übergeordnete Straßennetz,
- weitestgehend Erhalt der vorhandenen Straßennetzstruktur,
- Abdeckung des ruhenden Verkehrs im vorhandenen Straßenraum und auf Parkplätzen sowie Flächenausweisung für eine spätere Realisierung von mehrgeschossigen Parkanlagen (Quartiergaragen),
- sorgfältige Konzipierung des Versorgungsverkehrs besonders bei der Anlage von Handelseinrichtungen,
- Verkehrserschließung nach den Prinzipien der Verkehrsberuhigung sowie stärker werdender Umweltvorsorge,
- Erschließung der Gebäude durch Fahrverkehr vorzugsweise so, dass jeweils eine Seite der Wohngebäude verkehrslärmfrei ist,
- Durchsetzung der Belange Behinderter,
- Ausweisung von möglichst zusammenhängenden Netzen für den Fußgänger- und Radverkehr,
- stets begleitende Verkehrsbeobachtungen, -zählungen und -befragungen für EDV-Simulationen.

Zusammenfassend: Die Verkehrsplanung der 80er Jahre trug bei der Umgestaltung innerstädtischer Wohngebiete dazu bei, den Verkehrsablauf im Wohngebiet zu verbessern und das Niveau der Wohnumwelt zu erhöhen.

Verkehrsdemographische Untersuchungen im Rahmen der repräsentativen Verkehrsbefragungen 1982 belegten in der Gegenüberstellung des extensiven Wohnungsbaustand-

ortes Leipzig-Grünau zu den innerstädtischen Umgestaltungsgebieten (DDR-Mittelwerten) die moderatere verkehrliche Entwicklung in Richtung der »Stadt der kurzen Wege«, höherer Fußweg- und Radverkehrsanteile bei insgesamt geringerem Fahrtenaufkommen:

	extensiver Standort Leipzig-Grünau	Innerstädtische Umgestaltungs- gebiete (DDR-Mittelwert)
Ortsveränderungen insgesamt (OV/Ew u. Tag)	2,97	2,89
<i>Davon</i>		
Fußwege	1,13	1,66
Fahrten	1,84	1,23
– im ÖPNV	1,22	0,62
– im motorisierten Individualverkehr	0,54	0,44
– Radfahrten	0,08	0,17
Benutzungsstruktur in %		
Fußwege	38	57
Fahrten	62	43

Der 1987 erneut komplex überarbeitete und beschlossene Generalverkehrsplan griff diese positiven Tendenzen der Stadtinnenentwicklung intensiv auf und baute sie verkehrspolitisch und netzplanerisch bis hin zur Forderung einer absoluten Priorität des ÖPNV im Stadtverkehr, einer vorrangigen Entwicklung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie einer weiteren Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Eisenbahn weiter aus. Somit waren Leipzigs Verkehrsplaner auch in den achtziger Jahren auf eine stets enge interdisziplinäre Zusammenarbeit mit dem Städtebau orientiert und strebten einen stadtverträglichen Verkehr an.

## 7.6. Zusammenfassung

Anknüpfend an die bewährten Traditionen der klassischen Leipziger Stadt- und Verkehrsplanung, deren Wurzeln bis in das 19. Jahrhundert reichen, zeichnete sich die Verkehrsplanung seit den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts durch das Bemühen um ein hohes Maß an Komplexität aus. Dabei wurden von Anfang an die enge Wechselwirkung von Verkehr und Städtebau beachtet und die inhaltliche sowie zeitliche Verflechtung von Verkehrs- und Bebauungsplanung angestrebt. Unabhängig davon mussten mitunter im Interesse kurzfristiger Umsetzungen von operativen Planungen pragmatische Entscheidungen getroffen werden.

Rückblickend kann für die Nachkriegsphase bis Ende der fünfziger Jahre festgestellt werden, dass

- die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes mit nur begrenzten qualitativen und quantitativen Verbesserungen angesichts der starken Zerstörungen der Stadt die einzig mögliche und vertretbare Zielstellung war, ohne dabei langfristige Planungen zu vergessen;

- die anfängliche Konzentration des Wiederaufbaus auf das Stadtzentrum notwendig und demzufolge die Aufstellung eines Bebauungsplanes zunächst für dieses städtische Teilgebiet gerechtfertigt war. Dabei stand zuerst die Wiederherstellung der baulich-räumlichen Bedingungen für die Realisierung elementarer Lebensfunktionen im Vordergrund.

Seit den sechziger Jahren war die Verkehrsplanung wieder durch langfristige Überlegungen geprägt, die in die Aufstellung von Generalverkehrsplänen mündeten. Dabei setzte sich die Erkenntnis durch, dass sich die Verkehrsplanung nicht nur auf einzelne Verkehrszweige beschränken darf, sondern die Gesamtheit des Verkehrs mit ihren vielfältigen Wechselbeziehungen und Ursachen beachtet werden muss. In Leipzig wurde dazu in den verschiedenen Generationen der Generalverkehrsplanung der Entstehung, Verteilung und Minimierung des Verkehrs in Abhängigkeit von Stadt- und Verkehrsstruktur, Standortpolitik sowie Verhaltensweisen der Menschen große Aufmerksamkeit gewidmet. Selbst wenn in der Anfangsphase die angestrebte Komplexität nicht erreicht werden konnte, so haben Beginn und Entwicklung der Generalverkehrsplanung in Leipzig vielfältige neue Probleme aufgeworfen. Auch dadurch ist die Verkehrswissenschaft angeregt worden, praxisorientierte Verfahren zur Generalverkehrsplanung zu entwickeln. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, die Generalverkehrsplanung von der pragmatischen Phase der sechziger Jahre zur wissenschaftlichen Arbeitsmethode in den siebziger und achtziger Jahren zu führen.

Im Rahmen der Generalverkehrsplanung wurde auch partiellen bzw. punktuellen Problemen Aufmerksamkeit gewidmet. Einige dieser Teilprobleme, wie die Entwicklung des Stadtzentrums und in besonderem Maße der Wohnungsbau, prägten in dieser Zeit die generelle Verkehrsplanung in Leipzig. Durch das Wohnungsbauprogramm haben sich wesentliche stadt- und verkehrsstrukturelle Veränderungen ergeben. Besonders das in peripherer Lage errichtete Wohngebiet Leipzig-Grünau erforderte hohe Aufwendungen sowohl für die verkehrliche und stadttechnische Anbindung als auch für den standortbedingten laufenden Aufwand. Ungeachtet dessen ist für dieses Wohngebiet eine planerische Konzeption erarbeitet worden, bei der Verkehr und Städtebau eine Einheit bildeten.

Bei DDR-weiter Betrachtung der Auswirkungen des peripheren Wohnungsbaus auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zeigte sich, dass die Randstandorte in vielen Städten den gesellschaftlichen und individuellen Aufwand an Zeit und Energie für unproduktive, erzwungene Mobilität erhöht haben. Durch ungünstige oder verspätete ÖPNV-Erschließung neuer Wohngebiete trat mit verstärkter Nutzung von privaten Kfz eine verkehrspolitisch ungewollte Wirkung ein. Die Kfz-Benutzung wurde damit zum Indikator der Qualität der ÖPNV-Erschließung.

Im Laufe der achtziger Jahre erfolgte in Leipzig eine verstärkte Orientierung auf innerstädtische Wohnungsbaustandorte, die jedoch nur schleppend umgesetzt wurde, weil der Ersatz von Siedlungen, die dem Braunkohlenabbau im Süden und Norden Leipzigs zum Opfer fielen, mit Vorrang auf der »grünen Wiese« abgedeckt wurde. Die verkehrsplanerischen Arbeiten konzentrierten sich jetzt stärker auf die Zuordnung der innerstädtischen Standorte, auf bestehende Achsen des ÖPNV, auf den weitgehenden Erhalt und die Neugliederung der Straßennetzstruktur, auf die Schaffung von Stellplätzen im vorhandenen Straßenraum, auf die Verkehrsorganisation zur Verkehrsberuhigung und Umweltvorsorge sowie auf Probleme des Fußgänger-, Rad- und Versorgungsverkehrs. Die



jetzt systematische, rechnergestützte Analysetätigkeit (ganzjährige Verkehrszählungen, Weiterführung von Haushaltsbefragungen nach dem System der repräsentativen Verkehrsbefragung) belegte in ihren Ergebnissen die klaren Vorteile einer Stadt- und Verkehrsplanung im Sinne einer »Stadt der kurzen Wege«.

## 8. Stadttechnische Versorgung – Entwicklungen und Probleme

*Wilfried Schlosser*

### 8.1. Grundsätzliches zur technischen Infrastruktur der Stadt Leipzig

*Etappen in der Entwicklung der technischen Infrastruktur*

Die Lebens- und Wohnqualität der Bürger einer Stadt wird maßgeblich vom Entwicklungsstand der städtischen Infrastruktur bestimmt. Infrastruktur – das ist der Sammelbegriff der Wirtschaftswissenschaften für die Grundausrüstung einer Volkswirtschaft, aber auch einer Stadt, mit Einrichtungen, die die Voraussetzung für das Leben der Bürger und die wirtschaftlichen Aktivitäten bilden. Teil der Infrastruktur ist die technische Infrastruktur. Zu ihr gehören die Einrichtungen des Verkehrs, Straßen, Brücken und Bahnen des Personen- und Güterverkehrs, Wasserwege, Häfen, Flugplätze sowie Anlagen und Trassen für die Energie- und Wasserver- und Entsorgung. Hierzu möchte ich aus meinen Erfahrungen als ehemaliges Mitglied des Rates der Stadt und Leiter des Bereiches Verkehr, Nachrichtenwesen, Wasserwirtschaft und Energie berichten.

Betrachtet man die Entwicklung der Infrastruktur der Stadt Leipzig über längere Zeiträume ihres Bestehens, so sind Fortschritte nicht zu übersehen. Sie wurden von den wachsenden Ansprüchen ausgelöst, die das Leben stellte, und gingen einher mit den Veränderungen der Produktivkräfte und des technischen Entwicklungsstandes im jeweiligen Bereich.

Die technische Infrastruktur der Stadt hatte durch den Zweiten Weltkrieg erhebliche Schäden erlitten. Diese Wunden im städtischen Leben erforderten über Jahrzehnte hinweg höchste Anstrengungen, Wissen, Können und persönlichen Einsatz vieler namenloser Bürger, um die notwendigsten Voraussetzungen für ein normales Leben zu schaffen. Diese Leistungen bleiben unvergessen. Das ist im Verkehrs- und Tiefbau nicht selbstverständlich, denn die von ihm realisierten Leistungen sind oft nach Fertigstellung der Bauwerke nicht mehr wahrzunehmen, sie verschwinden unter der Erdoberfläche. Doch jeder weiß, ohne Tiefbau sind keine Hochbaumaßnahmen, keine Verkehrsprojekte zu realisieren.

Drei Etappen charakterisieren die Entwicklung der Einrichtungen und Betriebe für die technische Infrastruktur.

Die *erste Etappe* war der Zeitraum von der Bildung der »Kommunalen Wirtschaftsunternehmen« unmittelbar nach 1945 bis zur Schaffung größerer Wirtschaftseinheiten, die über die Grenzen der Stadt Leipzig hinaus zentrale und territoriale Aufgaben zu meistern

hatten. Letzteres galt besonders für die Betriebe der Wasser- und Abwasserbehandlung, der Energieversorgung nach der Kombinatbildung.

Die *zweite Etappe* stellte an alle Einrichtungen, die für die Gestaltung der Infrastruktur Verantwortung trugen, hohe Ansprüche, um Arbeits- und Lebensbedingungen im Territorium der Großstadt zu verbessern. Historisch gewachsene Versorgungssysteme für den Nahverkehr, für die Gas-, Wasser- und Energieversorgung, für die Stadtbeleuchtung u. a. verlangten die Reparatur, dann die Rekonstruktion unter Beachtung der höheren Leistungsparameter und später die systematische Erweiterung, ausgehend von den Zielstellungen für die Gesamtentwicklung der Stadt.

Zur *dritten Etappe*: Neue qualitative Forderungen traten mit der Entwicklung der Produktionskapazitäten der Industrie auf. Das war mit durchgreifenden strukturellen Veränderungen verbunden. Verantwortung, die bislang durch die Fachabteilungen des Rates der Stadt für diese Betriebe zu tragen war, ging an juristisch selbstständige Wirtschaftseinheiten über. Die Beziehungen zwischen den leitenden örtlichen Staatsorganen mussten zwangsläufig diesen neuen strukturellen Bedingungen angeglichen werden. Grundlegende analytische Planungsunterlagen, Dokumentationen zu den Leitungssystemen, perspektivische Aufgabenstellungen für diese Bereiche lagen bis zu den 60er Jahren nur unvollständig vor. Die zuständigen Betriebe verfügten über eigene Dokumentationen, die jedoch keine Grundlage für komplexe Maßnahmen zur Gesamtentwicklung der Stadt bilden konnten.

Erst mit der Erarbeitung des Generalbebauungs- und des Generalverkehrsplanes der Stadt Leipzig konnten auch komplexe Aussagen zur Entwicklung der Infrastruktur der Stadt getroffen werden.<sup>1</sup> Damit entstanden für die verantwortlichen Betriebe des Bereichs erstmalig auch Dokumentationen, die eine längerfristige Planung für das Territorium und darüber hinaus für die Stadtregion ermöglichten, d. h. es entstand die Grundlage für einen Generalplan der technischen Versorgung, mit dessen Hilfe die Maßnahmen zeitlich und inhaltlich koordiniert werden konnten.

Obwohl der Generalplan der technischen Versorgung kein selbstständiger Plan war, wie der Generalbebauungs- oder der Generalverkehrsplan, gab er doch die Prämissen für die Entwicklung der technischen Infrastruktur der Stadt vor. Die aus den räumlichen und baulichen Entwicklungsvarianten der Stadt resultierenden Anforderungen an die Anlagen und Netze der stadttechnischen Versorgung wurden davon ableitend ermittelt und bildeten die Grundlage für die längerfristigen Entwicklungskonzepte. Allerdings konnten bestimmte damals konzipierte Vorhaben erst nach 1990 realisiert werden.

Mit dem Beschluss der 2. Tagung der Stadtverordnetenversammlung vom 24. Juni 1970 war in Gestalt des Generalbebauungs- und des Generalverkehrsplanes sowie des Generalplans der technischen Versorgung die Arbeitsgrundlage für die Entwicklung der Betriebe gegeben, welche die erforderlichen Kapazitäten zu entwickeln und einzusetzen hatten.

Rückblickend kann gesagt werden, dass auch auf diesem von mir zu verantwortenden Gebiet eine große Arbeit geleistet wurde. Unter schwierigen Bedingungen wurde täglich darum gerungen, die gestellten Ziele zu schaffen, und das bei nicht ausreichenden materiellen und finanziellen Fonds, bei mangelnder Bereitstellung von Anlagen und Ausrü-

<sup>1</sup> Siehe die Beiträge von Horst Siegel und Kurt Ackermann in dieser Publikation. S. 115ff. und S. 275ff.

stungen sowie ständigem Fehlen von Arbeitskräften an den Objekten des städtischen Territoriums. Die Bauobjekte der Industrie – besonders der »strukturbestimmenden« Vorhaben – hatten in jedem Fall Vorrang. Meine Arbeit war täglich von der Sorge bestimmt, dass die erforderlichen städtischen Baumaßnahmen und die dafür notwendigen materiellen und finanziellen Fonds Bestandteil des Volkswirtschaftsplanes wurden. gelang dies, wenn auch meist mit Abstrichen, ging es danach darum, die vertraglichen Beziehungen mit den verantwortlichen Betrieben und Kombinatens so zu gestalten, dass alle weiteren sich anschließenden Maßnahmen des Hochbaus zum gewünschten Termin qualitätsgerecht realisiert werden konnten. Und war das erreicht, galt es täglich, auf den Baustellen zusammen mit den Leitern, Ingenieuren, Arbeiterinnen und Arbeitern die Fertigstellung der Objekte zu sichern. Das war meine »Schlacht unterwegs«.

### *Ständige Diskrepanz zwischen Anforderungen und verfügbarer Kapazität*

Resümierend muss festgestellt werden, dass bei Anerkennung aller vollbrachten Leistungen zu keiner Zeit der vergangenen vierzig Jahre ausreichende Kapazitäten zur Sanierung der Infrastruktur verfügbar waren. Gemessen an den Ansprüchen, die sich aus der Industrieentwicklung im Territorium und aus den Anforderungen des komplexen Wohnungsbaus ergaben, bestand ständig eine hohe Diskrepanz zwischen den Anforderungen des Verkehrs- und Tiefbaus und den vorhandenen materiellen Kapazitäten. Dies zeigte sich in der Praxis darin, dass der erforderliche technologische Vorlauf nur in den seltensten Fällen termingerecht gesichert werden konnte. Ohne zusätzliche Kräfte aus anderen gesellschaftlichen Bereichen, ohne die freiwillige Mitarbeit der Bevölkerung, der bewaffneten Organe und ohne Eigenleistungen im Tiefbau durch die Räte der Stadtbezirke und die Arbeiterwohnungsbaugenossenschaften wäre so manches nicht planmäßig zu realisieren gewesen. Nicht selten waren Provisorien erforderlich, um die Objekte in Betrieb nehmen und nutzen zu können. Typisch war ein Nachhängen bei der Fertigstellung der Einrichtungen der Infrastruktur. In der Regel waren Wohnungen und Sozialeinrichtungen zuerst fertig, die Einrichtungen der Infrastruktur fehlten und mussten durch Provisorien überbrückt werden. Das betraf umsetzbare Heizwerke und galt auch für provisorische Einrichtungen der Wasserversorgung.

Die Entwicklung der Kapazitäten im Verkehrs- und Tiefbau war in erster Linie von Investitionen zur Anschaffung von Produktionsmitteln und Ausrüstungen der verschiedensten Art abhängig, die jedoch nicht ausreichend verfügbar waren. Das wirkte sich auf die Steigerung der Arbeitsproduktivität außerordentlich hemmend aus. Der Maschinenbau der DDR war nicht in der Lage, die erforderlichen Ausrüstungen für den Verkehrs- und Tiefbau ausreichend bereit zu stellen, so dass die unzureichende Produktivitätsentwicklung in erster Linie den Rückstand bei der Entwicklung der Kapazitäten verursachte.

Die Stadt Leipzig verfügte bis zu den 60er Jahren über keine eigene Tiefbaukapazitäten. Die vorhandenen Kapazitäten wurden dringend in der Braunkohlenindustrie gebraucht. Ich denke nur an die Notwendigkeit, den für den Kohleabbau erforderlichen Gleisbau zu gewährleisten. Die Bildung des VEB Verkehrs- und Tiefbau Leipzig war erst möglich, als bisher in der Braunkohle eingesetzte Kapazitäten für städtische Bauvorhaben genutzt werden konnten.

*Kurt Ackermann* betrachtet in seinem Beitrag<sup>2</sup> die Erfordernisse im Bereich der Verkehrsbauten. Allein für die Unterhaltung, Reparatur, Rekonstruktion und Erweiterung des Gleisnetzes des städtischen Nahverkehrsbetriebes wurden jährlich die Kapazitäten für 20 km Gleisanlagen benötigt, die nicht immer zur Verfügung standen. Ähnlich hohe Anforderungen gab es in der Wasserwirtschaft. Das alles erforderte die Schaffung eigener Tiefbaukapazitäten im jeweiligen Baubetrieb, speziell aber auch eines eigenständigen Produktionsbetriebes der Stadt und des Bezirkes. So entstand letztlich im Jahre 1969 das Verkehrs- und Tiefbaukombinat Leipzig.

Lange Zeit, besonders in den 50er Jahren, galt das Erreichen des Vorkriegsniveaus der technischen Infrastruktur als Ziel, das sowohl eine gesicherte und zuverlässige Versorgung mit Fernwärme, Elektroenergie, Gas und Wasser als auch wichtige Maßnahmen zur Rekonstruktion von Leitungssystemen einschloss. Der daraus resultierende Nachholbedarf konnte nicht in kurzer Zeit abgearbeitet werden. Unzureichende Kapazitäten waren auch die Ursache dafür, dass die Umstellung von Gleichstrom auf Wechselstrom erst 1970 mit dem Vorhaben in der Herrmann-Liebmann-Straße ihren Abschluss fand und dass bis Ende der 80er Jahre bei der Wasserversorgung in den Stadtteilen Paunsdorf und Schönefeld Druckmangel auftrat.

Hier liegt auch ein Grund, warum in der Innenstadt nicht vorrangig gebaut werden konnte. Durch die ausschließliche Verlegung von Versorgungsleitungen im öffentlichen Verkehrsraum und die Dichte der vorhandenen Versorgungsstrassen waren im Zentrum Leipzigs um ein Vielfaches höhere Kapazitäten als in den Randgebieten erforderlich. Hinzu kam, dass die Energie- und Wasserleitungen von den Erzeugerstätten zur Innenstadt heran zu führen waren, was einfach nicht bewältigt wurde. Die Leistungskraft der Kombinate und Betriebe reichte nicht aus, materielle und finanzielle Fonds waren dafür ebenfalls nicht im erforderlichen Umfang verfügbar.

Für dringende Reparaturen der stadttechnischen Netze konnten durch das Stadtbauamt als bilanzierendes Organ keine Kapazitäten bereit gestellt werden. Die Beseitigung der enormen Wasserverluste im Kondensatnetz des Heizkraftwerkes »Georgi Dimitroff«, die Umstellung der Stromversorgung von Gleich- auf Wechselstrom in den städtischen Wohngebieten und die Schaffung der dafür erforderlichen Hausanschlüsse, die Auswechslung von Gasrohren im Niederdruckbereich erfolgten vorwiegend durch zusätzliche Arbeitsleistungen neben den Planvorhaben. Die Möglichkeit wurde durch das »Gesetzblatt 35«<sup>3</sup> gegeben; es räumte die Entlohnung von freiwilliger Arbeit auf gesetzlicher Basis ein.

Bei der Beurteilung des Fehlens von Investitionen für die technische Infrastruktur und die betreffenden Baukapazitäten ist zu bedenken: Der Bezirk Leipzig war neben dem Bezirk Cottbus die zweitgrößte Produktionsstätte für die Braunkohle, und bei der Verteilung der Investitionen wurden immer in erster Linie die Belange der Industrie berücksichtigt.

*Gerhard Kehrer* hat nachgewiesen, dass die »Struktur des Einsatzes der Investitionen nicht den Erfordernissen einer ökonomisch und ökologisch effizienten Reproduktion der Grundfonds entsprach. Etwa 80 % des Wertvolumens der Investitionen dienten der Er-

<sup>2</sup> Siehe vorliegende Publikation, S. 275ff.

<sup>3</sup> Beschluss zur Erhöhung von Ordnung und Disziplin sowie zur Durchsetzung einer straffen Kontrolle bei Leistung zusätzlicher Arbeit vom 14.8.1975. GBl. I. Nr. 35. S. 631.

weiterung und nur rund 20 % der Modernisierung und dem Ersatz des Anlagevermögens. In der Industrie der BRD wurden dagegen rund 75 % für Modernisierung und Ersatz und nur 25 % für Erweiterung eingesetzt. Die Umweltschutzinvestitionen umfassten nur 1,5 % der Industrieinvestitionen im Zeitraum nach 1970, dagegen in der Industrie der BRD zur gleichen Zeit etwa 4-6 %. Bemerkenswert ist ferner, dass nach 1970 von den Industrieinvestitionen in der DDR nur etwa 60 % direkt in der Produktion eingesetzt wurden. 30 % entfielen auf die technische Infrastruktur der Industriebetriebe (besonders Energieanlagen, Wasserwirtschaft, Transportwesen) und deren Lagerwirtschaft. Weitere 7 % der Investitionen gingen in die Sozialeinrichtungen der Betriebe.«<sup>4</sup> Diese Investitionsstruktur war letztlich dafür ausschlaggebend, dass die für die technische Infrastruktur verantwortlichen Betriebe nicht die erforderliche Leistungskraft entwickeln konnten.

Auch nach dem Herauslösen der Betriebe aus dem Verantwortungsbereich des Rates der Stadt wurden diese Kapazitäten nicht im erforderlichen Tempo und in ausreichendem Maß entwickelt.

### *Zur Bildung der Kombinate*

Die Bildung der Kombinate, verbunden mit der Konzentration und Erweiterung der Kapazitäten, erfolgte, um den wissenschaftlich-technischen Fortschritt zu befördern und gleichzeitig die staatliche Leitung weiter zu qualifizieren. Das brachte für die territorialen Staatsorgane Vorteile, erschwerte aber auch die Realisierung der örtlichen Vorhaben. Vor allem gab es keine Möglichkeit, die Investitionen in diesen Bereichen zu beeinflussen. Erschwerend kam für die städtischen staatlichen Organe hinzu, dass das Verkehrs- und Tiefbaukombinat sowie das Wohnungs- und Gesellschaftsbaukombinat bezirksgeleitet wurden, also eine weitere Leitungsebene existierte, die bei allen Aktivitäten und Entscheidungen zu berücksichtigen war.

Die Konzentration der Produktionskapazitäten in Kombinat und ihre zentralisierte Leitung schufen effektivere Bedingungen für den überregionalen Einsatz der Kapazitäten für zentrale Vorhaben, besonders im Bereich der Energiewirtschaft wie auch der Wasserwirtschaft der DDR. Das betraf den Kraftwerksbau, den Bau von Talsperren und Fernwasserleitungen, den Ausbau von Verbundsystemen und die Erschließung von Tagebauen für die Kohleförderung.

Gegenüber diesen aus zentraler Sicht bestehenden Vorteilen wurde das Zusammenwirken der örtlichen Staatsorgane mit den jeweiligen eigenständigen Kombinat und Betrieben im Territorium schwieriger. Zentrale und örtliche Interessen mussten bei der Vorbereitung und Durchführung der Planaufgaben immer wieder in Übereinstimmung gebracht werden, was sich oft zum Nachteil und nur gelegentlich zum Vorteil des Territoriums auswirkte. Hervorheben möchte ich, dass die kameradschaftlichen und freundschaftlichen Beziehungen zu den Leitungen der Kombinate und ihren Belegschaften oft dazu betrogen, die im Plan enthaltenen Aufgaben zu erfüllen, für die eigentlich planmäßig keine Kapazitäten zur Verfügung standen. Im Rahmen der zwischen dem Rat der Stadt und den Kombinat und Betrieben bestehenden Kooperationsvereinbarungen wur-

4 Gerhard Kehrer u. a.: Analyse der Standortverteilung der Industrie in der DDR im Zeitraum von 1971 bis 1985. Forschungsbericht (unveröffentlicht). Berlin 1989. Siehe auch ders.: Industriestandort Ostdeutschland. Berlin 2000.



den bedeutende Vorhaben außerhalb der Planaufgaben, zusätzlich zu den gültigen Volkswirtschaftsplänen, realisiert. Ich hebe hier vor allem die Leistungen der Energieversorgung hervor, die solche anspruchsvollen Aufgaben für die Stadt realisierte wie die Fernwärmeversorgung der zusätzlich zum Plan gebauten sieben Volksschwimmhallen, der zehn Kaufhallen und mehrerer Einrichtungen der Volksbildung, des Gesundheitswesens und des Sports. Auch für die Leipziger Messe und in der Vorbereitung großer gesellschaftlicher Ereignisse, wie z. B. der DDR-Sportfeste, wurden durch die Kombinate und Betriebe beachtliche Leistungen für das Territorium erbracht. Es waren bedeutende Beiträge zur Infrastruktur der Stadt, die sich zum Teil bis heute bewähren. Auch im Hinblick auf Bauvorhaben im Verkehrswesen sind die Leistungen der Kombinate hervorzuheben. Besonders das Metallleichtbaukombinat, der Verlade- und Transportanlagenbau, das Kirow-Werk und weitere damals in Leipzig existierende Großbetriebe leisteten Bemerkenswertes. Die Fußgängerbrücke am Goedelerring (Friedrich-Engels-Platz) steht als ein Beispiel für viele solcher Objekte.

## 8.2. Zur Energieversorgung der Stadt

### *Maßnahmen von Jahr zu Jahr*

In der Energieversorgung war die Lage nach 1945 äußerst ernst. Die Leipziger Gasversorgung lag fast völlig danieder. 60 Prozent der Gaswerksanlagen waren zerstört oder beschädigt, die Gasbehälter in der Roscherstraße völlig ausgefallen. Die Kraftwerke hatten relativ geringe Schäden, aber die Anlagen waren total heruntergewirtschaftet. Hunderte von Bombenschäden im Gasrohrnetz, im Kabelnetz und in den Fernheiztrassen behinderten die Versorgung. Ganze Stadtviertel konnten nicht mehr mit Gas und Elektroenergie versorgt werden. In den einzelnen Stadtgebieten war nur eine stundenweise Gaslieferung möglich, und die Elektroenergieversorgung musste stundenlang abgeschaltet werden.

Von den Nazis 1933 aus den Elektrizitäts- und Gaswerken entlassene Antifaschisten begannen noch in der Illegalität in den Energiebetrieben mit der politischen Arbeit. In den Leipziger Stadtwerken entstanden nach Kriegsende »Dreierausschüsse« und »Vorläufige Betriebsvertretungen« unter Vorsitz von *Heinrich Brunner, Alfred Böhm, Alfred Kennecke* u. a., im Gaswerk unter Vorsitz von *Karl Kennecke, Georg Bunke, Gustav Etzold, Walter Natrodt, Otto Klenke* und *Franz Taubert*. Für die Antifaschisten ergaben sich insbesondere folgende Aufgaben:

- die Betriebe von aktiven Nazis und anderen Reaktionären zu säubern;
- die Kriegsschäden in den Energieanlagen zu beseitigen und die Produktion zu steigern, verbunden mit der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Belegschaften;
- die Energiebetriebe in die Selbstverwaltung der Stadt bzw. des Landes zu übernehmen.

Tatkräftige Hilfe bei der Wiederingangsetzung und Steigerung der Produktion erhielten die Energiebetriebe durch die von der sowjetischen Kommandantur eingesetzten Kontrolloffiziere. In der Stadt hat sich besonders Major *Metkow* verdient gemacht.

Am 29. September 1945 informierten die Städtischen Elektrizitätswerke in der Presse über Versorgungsschwierigkeiten im Landesnetz und Störungen in den Kraftwerken. Die Bevölkerung wurde aufgefordert, elektrische Geräte und Kochplatten sparsam zu nutzen und keine elektrischen Heizkörper zu verwenden. Am 25. Februar 1946 wurden folgende Gasabgabezeiten – unter der Voraussetzung, dass im Gaswerk Leipzig genügend Kohlen eingehen und der Ferngasbezug aus Böhlen nicht gestört würde – bekanntgegeben: wochentags von 5 bis 7 Uhr und von 18 bis 21 Uhr, sonntags von 7 bis 13 Uhr und von 18 bis 21 Uhr.

Die beiden Leipziger Elektrizitätswerke erzeugten im ersten Nachkriegsjahr 176 Millionen kWh gegenüber 190 Millionen kWh im letzten Vorkriegsjahr 1938. Insgesamt wurde der Strombedarf nicht gedeckt, zumal der Haushaltsbedarf in Folge des Mangels an festen Brennstoffen erheblich angestiegen war. Im Gaswerk gelang es 1946, die Gaserzeugung auf 52,5 Mio. m<sup>3</sup> zu steigern, eine weitere Erhöhung scheiterte an den begrenzten Kohlelieferungen. Die Gasverluste betragen Anfang 1946 in Folge von Kriegsschäden im Rohrnetz noch 30 Prozent. 1947 stieg die Abgabe im Gaswerk, einschließlich des Bezuges aus Böhlen, auf 55,2 Mio. m<sup>3</sup>. Von 25 000 Gasleuchten wurden 3700 wieder in Betrieb genommen.

Ende 1947 erreichte die Stromabgabe der Leipziger Kraftwerke, einschließlich des Bezuges aus dem Landesnetz, mit 202 Millionen kWh nahezu die Höhe des letzten Vorkriegsjahres (205 Mio. kWh). Das deckte aber in den Spitzenbelastungszeiten nicht den Bedarf.

Am 1. April 1949 wurden die Kraftwerke Nord, Süd und das Heizkraftwerk Lindenau zum VEB Kraftwerke Leipzig zusammengefasst. Der Betrieb wurde der zentralgeleiteten Energiewirtschaft unterstellt. Zu Ehren des Arbeiterführers *Ernst Thälmann* erhielt das Kraftwerk Süd am 18. August 1949 dessen Namen.

Die Gaskokerei Leipzig steigerte 1949 den Kohledurchsatz auf 165 Tt, produzierte 126 Tt Koks und steigerte die Gasabgabe auf 70 Mio. m<sup>3</sup>. Die Rohrnetzverluste konnten auf 14,8 Prozent gesenkt werden. In einer festlichen Veranstaltung am 31. Mai 1952 verlieh der stellvertretende Vorsitzende der KPD *Jupp Angenfort* dem Gaswerk den Namen *Max Reimann*. Das Gaswerk siegte in den ersten drei Quartalen im DDR-Wettbewerb. Am 11. November 1952 wurde der von der Bezirksleitung der SED und dem Rat des Bezirkes beschlossene Kampfplan zur Überwindung von Stromabschaltungen veröffentlicht.

Der VEB Energieverteilung Leipzig und der VEB Gaswerk Leipzig wurden aus der örtlichen Industrie ausgegliedert und in die zentralgeleitete Energiewirtschaft übernommen.

Im Dezember 1952 ging der Kessel 11 mit einer Leistung von 100 t/h im Kraftwerk »Georgi Dimitroff« in Betrieb, wodurch die vorhandene Maschinenleistung des Werkes voll ausgenutzt werden konnte. Im Januar 1952 nahm der neu installierte Kessel 17 mit 60 t/h im Kraftwerk Kulkwitz den Betrieb auf, und damit wurde die Leistung auf 76 MW erhöht. Im Kraftwerk »Ernst Thälmann« ging der umgesetzte Turbogenerator 5 mit einer Leistung von 5 MW in Betrieb.

Am 1. August 1954 wurde der bezirksgeleitete VEB Energieversorgung Leipzig gebildet und damit der entscheidende Schritt getan, um die Zersplitterung zu überwinden. Auch der Netzbetrieb Leipzig-Stadt wurde Bestandteil dieses neuen Versorgungsbetriebes.

Mit dem zweiten Fünfjahrplan 1956-1960 wuchsen die Anforderungen an die Energiewirtschaft. Es galt, die Leistung kontinuierlich zu steigern, um die Bevölkerung stabil zu versorgen und den wachsenden Bedarf der Industrie abzudecken. Gleichzeitig galt es, die vorbeugenden Reparaturen zu sichern und die Umstellung von Gleich- auf Wechselstrom zu gewährleisten. Die Produktionsanlagen mussten modernisiert und die Prozesse so gestaltet werden, dass die Arbeitsproduktivität schneller gesteigert werden konnte.

Im Oktober 1958 nahm im Gaswerk »Max Reimann« der neue Ofenblock VI, mit einer Stoß- und Stampfmaschine ausgerüstet, den Betrieb auf. Mit der Inbetriebnahme des Kessels 4 und der ersten 25-MW-Entnahme/Kondensationsturbine begann die Fernwärmeversorgung aus dem Heizkraftwerk »Ernst Thälmann«. Erste Abnehmer waren Gebäude der Technischen Messe sowie Kliniken und Institute der Universität. Im Dezember 1960 wurde eine Schwelgasleitung vom VEB »Otto Grotewohl« Böhlen zum Gaswerk »Max Reimann« in Betrieb genommen. Damit wurden jährlich 47 000 t Koks bei der Beheizung der Ofenbatterien eingespart. Am 21. September 1962 ging der Dampferzeuger 13 im Heizkraftwerk »Georgi Dimitroff« um neun Tage vorfristig in Betrieb, und am 6. April 1963 nahm der neu erbaute Dampferzeuger 14 den Dauerbetrieb auf. Dadurch konnten in den Spitzenzeiten 60 000 kWh zusätzlich erzeugt werden. Über eine Ferngasleitung wurde im April 1964 erstmals Gas aus dem Druckgaswerk »Schwarze Pumpe« in das Leipziger Gasnetz eingespeist. Im November 1964 nahm das erste Niederdruck-Gasrohrnetz mit Plasterohren in der DDR im Neubaugebiet Großschocher seinen Betrieb auf. Im Gaswerk »Max Reimann« wurde am 8. Dezember 1964 mit 766 000 m<sup>3</sup> die höchste Tagesleistung seit Bestehen des Werkes gefahren. Im Februar 1966 erfolgte im Heizkraftwerk »Ernst Thälmann« die Inbetriebnahme des Dampferzeugers 2 und im Dezember die des Dampferzeugers 1 mit je 80 t/h.

Im November 1966 wurde die Gasversorgung des Leipziger Westens durch die Verlegung einer 2,4 km langen Gashochdruckleitung aus dem südlichen Raum im Rahmen eines Sondereinsatzes entscheidend verbessert. Daran waren 2000 Kräfte, darunter 400 aus dem Energiebetrieb, beteiligt.

Am 14. April 1967 nahm der neu installierte Turbosatz 2 (25 MW) im Kraftwerk »Ernst Thälmann« den Dauerbetrieb auf, womit hier nun 50 MW elektrische Leistung installiert waren. 140 Gcal/h Wärme und Heißwasser wurden jährlich an das Fernwärmenetz abgegeben.

Die Umstellung der Stadt Leipzig von Gleich- auf Wechselstrom war am 22. September 1970 mit dem letzten Hausanschluss im Grundstück Herrmann-Liebmann-Straße 50 abgeschlossen. Drei Umspannwerke, 35 Ortsnetzstationen und 170 km Kabelnetz wurden seit 1946 mit einem Aufwand von ca. 36 Mio. Mark rekonstruiert. Dafür leistete die Bevölkerung in freiwilligen Einsätzen vorwiegend Schachtarbeiten für die Kabel-Hausanschlüsse im Wertumfang von 25 000 bis 30 000 Mark jährlich. Im Juli 1972 wurde das Kraftwerk Kulkwitz wieder der Energieversorgung Leipzig zugeordnet und zum Heizkraftwerk umprofiliert. Es versorgte das entstehende Neubaugebiet Grünau mit Fernwärme.

Am 4. Mai 1973 setzte das Gaskombinat »Schwarze Pumpe« zum ersten Mal sowjetisches Erdgas aus der Leitung »Nordlicht« des 5000 km entfernt liegenden Fördergebietes Tjumen ein. Damit wurden auch wichtige Betriebe im Leipziger Westen, die Dampfkessel in der Gaskokerei »Max Reimann« und im Heizwerk »Käthe Kollwitz« versorgt. Im September 1975 nahmen die ersten Dampferzeuger des neuen Heizwerkes »Nord-Ost« den

Probetrieb auf und versorgten zur bevorstehenden Winterperiode die Wohnungen in den Neubaukomplexen Schönefeld und Mockau.

Der VEB Energieversorgung – später Kombinat – leistete eine bemerkenswerte Arbeit, um den Ansprüchen gerecht zu werden, die sich aus dem Gesellschaftsbau, dem komplexen Wohnungsbau und der weiteren Stabilisierung der gesamten Infrastruktur der Stadt ergaben. Eine große Herausforderung für den Betrieb war die Erschließung der Großstandorte des komplexen Wohnungsbaus, vor allem in Grünau und Paunsdorf.

Die im DDR-Maßstab eingetretenen Veränderungen in der Energiepolitik wirkten sich einschneidend auf die Versorgungsstabilität der Stadt aus, was auch zu erheblichen Umstellungen im Energiekombinat führte. Ergaben sich Ende der 60er Jahre hohe Anforderungen bei der Umstellung der Heizanlagen auf Erdöl und Gas, stand Anfang der 80er Jahre, ausgelöst durch die internationale Ölkrise, die Aufgabe, wieder verstärkt Braunkohle einzusetzen. Im Laufe dieser Entwicklung musste auch die Versorgung der Bevölkerung und der Großverbraucher der Stadt durch das Energiekombinat mit übernommen werden. Diese Aufgabe wurde ebenfalls mit hohem Engagement gelöst.

In den 60er, 70er und 80er Jahren ist die Auswechslung von Niederspannungskabeln und Gasleitungen fast nur noch im Rahmen von Sondereinsätzen und in volkswirtschaftlicher Masseninitiative möglich gewesen. Zwei Beispiele dafür: Im September 1976 wurden im Rahmen einer Jahresabschlussübung der Zivilverteidigung des Energiekombinates West von 1400 Energiearbeitern 4070 m Nieder- und Mitteldruckgasleitung, 1800 m Hochdruckleitungen, 4785 m Niederspannungskabel, 1550 m 10-KV-Kabel und 1060 m 20-KV-Kabel verlegt. Durch die Anwendung des neuen Konservierungsverfahrens »Glykol-Eindüsung« wurde nach der Umstellung der Leipziger Gasversorgung auf trockenes Ferngas die Innenabdichtung der Muffen gesichert. Im November 1976 war die Fernwärmetrasse vom Heizwerk Nord-Ost zum neuen Wohngebiet Thekla fertiggestellt.

Am 11. Mai 1977 wurde nach 92-jähriger Betriebszeit die Gaskokerei »Max Reimann« stillgelegt. Die Versorgung der Stadt Leipzig erfolgte von da an nur noch mit Ferngas. Im Oktober 1977 nahm das erste transportable Heizwerk (THW) den Dauerbetrieb für die Wärmelieferung an die ersten Wohnhäuser und Versorgungseinrichtungen im Wohnkomplex I in Grünau auf. Im Mai 1979 versorgten vier THW in Grünau bereits 5000 Wohnungen. Am 15. Dezember 1979 lieferte das Heizkraftwerk Kulkwitz die erste Fernwärme zum Neubaugebiet Grünau. Schließlich ging am 20. Dezember das neue 110-KV-Umspannwerk Lausen/Grünau in Betrieb. Am 15. Dezember 1981 wurde die erste Fernwärme aus dem neu errichteten Heizwerk Kulkwitz für Grünau abgegeben.

Folgende 110-KV/10-KV-Umspannwerke (UW) wurden zur Versorgung der Neubau- und Rekonstruktionsgebiete sowie der Innenstadt errichtet:

- 1982 UW Nord im Wiederitzscher Weg, Möckern;
- 1983 UW G in der Schwedenstraße, Paunsdorf;
- 1987 UW K in der Inselstraße, Zentrum.

Am 6. Juli 1984 wurde der Grundstein für das neue Heizwerk »Max Reimann« gelegt, das am 3. Februar 1987 auf Braunkohlebasis in Betrieb ging. Der Bau der Fernwärmeleitung vom Heizkraftwerk »Ernst Thälmann« nach Grünau wurde 1989 abgeschlossen und somit die sichere Versorgung dieses großen Wohngebietes garantiert. 1986 bis 1989 erfolgte die Verlegung der Fernwärmeleitung vom Gutenbergplatz nach Paunsdorf und damit der Anschluss der Rekonstruktionsgebiete im Osten und des Neu-

baugebietes Paunsdorf an das Verbundsystem der Heizkraftwerke »Ernst Thälmann« und »Max Reimann«.

Die Hauptbelastungen für die Energieversorgung ergaben sich aus den Aufgaben zum Ausbau des Fernwärmenetzes bei gleichzeitiger Umrüstung der Heizanlagen von Erdöl auf Braunkohle. Provisorien waren unerlässlich, weil die eigentlich dazu notwendigen Kapazitäten, vor allem des Tiefbaus, nicht zur Verfügung standen. Diese Maßnahmen waren der internationalen Wirtschaftslage geschuldet und wirkten auf die Gesamtentwicklung äußerst negativ.

*Gerhard Kehrer* schreibt zu dieser Problematik: »Eine drastische Verschärfung der Rohstoffsituation setzte Ende der 70er Jahre mit dem zweiten Ölpreisschub auf dem Weltmarkt ein. Die Sicherung der Versorgung mit Energie und Rohstoffen sollte durch verstärktes Eigenaufkommen (darunter durch erhöhte Nutzung von Sekundärrohstoffen, deren Anteil am Rohstoffeinsatz der Industrie 1985 rund 12 % betrug) und durch Senkung des spezifischen Verbrauchs gewährleistet werden. Hauptfolge war jedoch eine beträchtliche Erweiterung der Braunkohlenförderung von 258 Mio. t auf 310 Mio. t im Jahre 1988. Damit waren erhebliche ökologische und landschaftliche Probleme verbunden. Das Verhältnis von Abraum zu Kohle verschlechterte sich von 4 auf 5 m<sup>3</sup> Abraum pro geförderter Tonne Kohle und die Relation zwischen wieder urbar gemachter zu entzogener Fläche sank von 80 % auf weniger als 50 %.

Mit der konzipierten Steigerung der Braunkohleförderung auf rund 320 Mio. m<sup>3</sup> t/a um das Jahr 2000 und dem damit erforderlichen Anwachsen der Tagebaue auf 42 gegenüber 34 im Jahre 1980 hätten sich die ökologischen Belastungen weiter erhöht.«<sup>5</sup>

Die forcierte Ausbeutung einheimischer Roh- und Brennstoffe war ein Schwerpunkt der vom X. Parteitag der SED im Jahre 1981 beschlossenen ökonomischen Strategie, ebenso wie die Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts. Ihre Schwerpunkte waren aus heutiger Sicht eigentlich Schwachpunkte der DDR-Wirtschaft. Die Reduzierung sowjetischer Erdöllieferungen ab 1982 wirkte sich für die Stadt äußerst negativ aus. Die erneute Energieträgerumstellung löste in allen Bereichen erhebliche Probleme aus, die die Volkswirtschaft stark belasteten, wenn nicht gar erschütterten. Mit 15 Mrd. Mark Investitionsaufwand wurden die räumlichen Dimensionen und der Umfang der Braunkohletransporte erweitert und die gesteigerten Anforderungen an die Lagerwirtschaft unterstützt, womit erhebliche Belastungen für die Umwelt verbunden waren. Zu bemerken ist dabei, dass die DDR im Primärenergieverbrauch je Einwohner weltweit an dritter Stelle nach den USA und Kanada stand. 1988 war er in der DDR mit rund acht Einheiten um 25 Prozent höher als in der BRD.

### *Zur Lage in der Energieversorgung im Jahre 1989*

Die Stadt Leipzig besaß 1989 vier größere Fernwärmesysteme und ein kleines in Rechtsträgerschaft des Energiekombinates. Als Medium wurde Heißwasser, zum Teil Dampf, eingesetzt; die Systeme waren noch nicht miteinander verbunden. Hinzu kamen einige kleine Systeme unterschiedlicher Rechtsträger mit nur lokaler Bedeutung. Die Industrie

5 Gerhard Kehrer u. a.: Analyse der Standortverteilung der Industrie in der DDR im Zeitraum von 1971 bis 1985. Forschungsbericht (unveröffentlicht). Berlin 1989.

wurde weitgehend über eigene Heizwerke versorgt. Ende 1983 waren rund 53 000 Wohnungen an das Fernwärmenetz angeschlossen. 1989 wurden 69 700 Wohnungen mit Fernwärme versorgt, 113 441 Wohnungen waren mit einem modernen Heizungssystem ausgestattet.

Die Versorgungsleitungen für Elektroenergie waren in Größenordnung rekonstruktionsbedürftig. Das betraf ca. 260 km Mittelspannungskabel, 400 km Niederspannungskabel, was 20 Prozent des Kabelnetzes entsprach, und 200 Trafostationen. Die Kabelfehler haben seit 1978 im 10-KV-Netz um 37 Prozent und im Niederspannungsnetz um 21,9 Prozent zugenommen, woraus sich ein erhöhter Rekonstruktionsbedarf ergab, der jedoch aus Kapazitätsgründen, vor allem wegen nicht ausreichender Handschachtkapazität, nur zu 80 Prozent abgedeckt werden konnte.

### *Energiewirtschaft und Umwelt*

Mit der Energiewirtschaft des Bezirkes Leipzig waren für die Bürger der Stadt über Jahrzehnte hinweg hohe Belastungen der Umwelt verbunden: Ein Faktor, der sich nicht unerheblich auf die Lebensqualität in der Großstadt auswirkte.

Die Stadtregion Leipzig (Stadt und Land, Borna, Delitzsch, Wurzen) gehörte bezüglich der Luftschadstoffe zu den am stärksten belasteten Gebieten der DDR. Allein Großemittenten außerhalb des Gebietes (Leuna/Buna, Böhlen/Espenhain) verursachten ca. 30 Prozent der Grundbelastungen bei  $\text{SO}_2$ . Dazu kam eine Vielzahl örtlicher Emissionsquellen, besonders in Konzentrationsgebieten von Industriebetrieben, in den Winterhalbjahren auch der Hausbrand. Dies führte in der Summe im gesamten Stadtgebiet und auch im Landkreis zu einer starken bis sehr starken Überbelastung durch Sedimentationsstaub, durch  $\text{SO}_2$  wie auch durch Kohlenwasserstoff, Stickoxide und andere Schadstoffe. Dazu kam eine starke Verschmutzung der fließenden Gewässer im Bereich der Stadtregion, die alle bezüglich ihrer Wasserqualität in die Stufe III bis IV (stark bis sehr stark belastet) eingestuft waren. Die praktizierte Informationspolitik verhinderte, darüber offiziell zu reden; ein Grundmangel, der auch zu starkem Vertrauensverlust führte. Der Bezirk Leipzig hatte einen Anteil von 90 Prozent an der Karbochemie der DDR, von 36 Prozent an der Brikettproduktion und von 15 Prozent am Elektroenergieaufkommen. Mit den 28 Kombinat und 742 Betrieben und Betriebsteilen von Gießereien, des Schwermaschinenbaus, der chemischen Industrie bis hin zur Holz- und Papierverarbeitung waren nahezu alle Industriezweige der Volkswirtschaft in der Stadt Leipzig vertreten. Aus all dem resultierten die hohen Belastungen für die Stadt Leipzig, in der die gesamte Bevölkerung mit Staub weit über die zulässigen Grenzwerte belastet war. Für das gesamte Territorium der Stadt galt die Belastungsstufe V.

Die Emissionsdichte in der Stadt betrug im Vergleich zum Republikdurchschnitt bei Schwefeldioxid das 12,8fache und bei Staub das 10fache. Im Jahre 1986 wurden die höchsten Emissionen erreicht (siehe Tabelle 8.1). Hauptursachen für die katastrophale Lage waren die Energieträgersubstitution durch Kohle und deren zunehmend schlechtere Qualität. Der Ausstoß von Schadstoffen durch kleinere Emittenten nahm bis dahin zu. Der Anteil der Emission der sogenannten Kleinverbraucher – mehr als 800 Einzelheizungsanlagen und mehr als 170 000 Wohnungen mit Hausbrand – an der Gesamtemission betrug damals bei Staub 28,4 Prozent und bei Schwefeldioxid 19,6 Prozent.



Tabelle 8.1: Lufthygiene – Emissionen 1986 bzw. 1987 und 1989 (in Tonnen)

	Emissionen insgesamt	davon aus: Betrieben mit verunreinigten Anlagen	Hausbrand und Kleinver- braucher	Emissionsdichte (t/km <sup>2</sup> )
<i>Staub</i>				
1986	31 134	22 297	8837	213,2
1989	20 776	16 907	3869	142,3
<i>Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>)</i>				
1987*	92 061	74 005	18 056	630,6
1989	83 241	70 243	12 998	570,1
<i>Stickoxide (NO<sub>x</sub>)</i>				
1986	3906	2986	920	26,8
1989	3368	3189	179	23,1

\* Die Unterteilung der Angaben für 1986 ist in den Zeitreihen nicht plausibel.

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig, 1991. S. 141.

In den letzten Jahren der DDR gingen die Belastungen der Luft etwas zurück (siehe Tabelle 8.1). Neben den Aufwändungen für die Maßnahmen des Umweltschutzes (1986: 63 Mio. Mark, 1987: 33,2 Mio. Mark, 1988: 34,5 Mio. Mark und 1989: 23 Mio. Mark) dürfte dabei auch das Anwachsen des Leerstandes von Altbauwohnungen eine Rolle gespielt haben.

Die aus diesen Analysen abgeleiteten Aufgaben gingen in eine »Lufthygienische Sanierungskonzeption für die Stadt Leipzig bis zum Jahre 2000« ein. Es wurde darauf orientiert, die Fernwärmekapazitäten zu erweitern und die ofenbeheizten Wohngebiete anzuschließen. Es ging weiter darum, stabile Heizgemeinschaften der Industrie unter Einbeziehung angrenzender Wohngebiete zu bilden und bestehende Heizungsanlagen mit Entstaubungstechnik und Anlagen zur Rauchgasentschwefelung nachzurüsten, um verkehrsorganisatorische Maßnahmen und um mehr öffentliches Grün.

Diese Aufgaben fanden ihren Niederschlag in der »Konzeption zur Verbesserung der Umweltbedingungen bis 1990 und darüber hinaus«<sup>6</sup>. Der Beitrag von *Kurt Ackermann*<sup>7</sup> zeigt die Maßnahmen aus verkehrstechnischer Hinsicht, immer auch getragen von dem Anliegen, solche Lösungen zu finden, die langfristig die Umwelt entlasten und damit die Lebensbedingungen für die Bürger verbessern.

6 Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 28.9.1988. Beschluss Nr.191/88. Stadtarchiv.

7 Siehe vorliegende Publikation. S. 312f.

### 8.3. Zur Wasserversorgung der Stadt

#### *Vorgeschichte und Kriegsfolgen*

Für die Entwicklung der Kommunen ist die Versorgung mit Wasser, besonders mit Trinkwasser, sowie die Beseitigung von Abwasser von enormer Bedeutung. Die Lebensqualität für die Menschen der Großstadt ist davon in hohem Maße abhängig. Ein Kenner der Materie, quasi mit der Wasserwirtschaft der Stadt aufs engste verbunden und mit allen Einzelheiten vertraut, ist *Herbert Schön*, der mir als Zeitzeuge für viele Fragen auf dem Gebiet der Wasserwirtschaft zur Verfügung stand. Aus seinen Dokumenten und Erinnerungen ergibt sich zum Beispiel die interessante Feststellung, dass sich die Stadt Leipzig noch bis 1866 aus örtlichen Einzelanlagen versorgte. Kaum vorstellbar für einen Bürger der Stadt, der heute die Vorzüge einer modernen Wasserversorgung als eine Grundvoraussetzung für das Leben betrachtet.

Von 1866 bis 1896 versorgte das Wasserwerk Connewitz mit einer zentralen Leitung zur Innenstadt einen Teil der Bevölkerung. Es lag im Gelände der ehemaligen Stadtgärtnerei in der heutigen Richard-Lehmann-Straße. 1870 lebten in Leipzig 100 000 Einwohner, und Leipzig wurde zur Großstadt. Die Einzelanlagen konnten nach Menge und Güte die Bevölkerung nicht mehr versorgen. Leipzig baute deutschlandweit die ersten Grundwasserwerke für eine Großstadt. 1887-1896 wurde die Fernleitung von Naunhof nach Leipzig mit einer Länge von 15 km verlegt. 1900 war die Stadt auf über 450 000 Einwohner gewachsen. Deshalb mussten die Kapazitäten 1912 durch den Bau des Wasserwerkes Canitz und 1943 durch das Wasserwerk Thalwitz erweitert werden. Dazu existierten neun kleine Wasserwerke am Rande der Stadt Leipzig, die in das vorhandene »Verästelungsnetz« der Wasserversorgung eingebunden waren. Durch umfangreiche Erhaltungs- und Erweiterungsmaßnahmen sind diese Anlagen noch heute die Basis der Wasserversorgung der Stadt.

Durch den Zweiten Weltkrieg wurden die Werkstätten und Verwaltungsgebäude der Wasserversorgung Leipzigs total zerstört. Die Anlagenteile des Canitzer Werkes und der Wasserturm Probstheida wiesen starke Schäden auf. Im Rohrnetz mussten 162 Schadstellen und sieben in den Naunhofer Fernleitungen behoben werden. Die Rohrnetzverluste betrugen 32,5 Prozent. Außerdem waren während des Krieges 1939 bis 1945 die Instandhaltungsarbeiten unterblieben. Die Schäden waren erheblich. Unzählige freiwillige, unbezahlte Einsätze der Wasserwerker, unterstützt durch die Bevölkerung der Stadt, waren erforderlich, um die Versorgung in relativ kurzer Zeit wieder zu gewährleisten. Die Versorgungsleitungen wurden unter Beteiligung der gesamten Belegschaft der Wasserwerke überholt.

Im amtlichen Nachrichtenblatt vom 19. Mai 1945 konnte man in einer Veröffentlichung des damaligen Bürgermeisters *Johannes Vierling* lesen: »Das Leitungswasser ist zum Genuss nur in abgekochtem Zustand verwendbar. Der Gebrauch ungekochten Wassers ist bis auf Widerruf verboten. Eltern haften für ihre Kinder. Größte Sparsamkeit ist notwendig. Wasser für Frühstück ist abends zu entnehmen, da sich das Wasser aus Bleileitungen über Nacht mit Blei anreichert.«

Noch am 28. Dezember 1945 wurde vom Stadtgesundheitsamt darauf hingewiesen: »Man denke daran: auch abkochen des Wassers beseitigt die Bleigefahr nicht! Für den Bedarf am Morgen halte man Wasser vorrätig.« Und am 5. Januar 1946 musste nochmals

auf die Bleigefahr hingewiesen werden: »Die Warnung betreffend der Wasserentnahme in den Morgenstunden gilt auch heute noch«. Es war ein Kampf um jeden Meter Wasserleitung, um die gefahrenfreie Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten. Eine schwere Ausgangslage!

Am 28. November 1945 führte Stadtbaurat *Walther Beyer* im Amtlichen Nachrichtenblatt zur Wiederinstandsetzung der Straßen und Kanalisationen folgendes aus: »Die Kanalisation bzw. das Entwässerungssystem wurden 412mal in technischer Hinsicht zu meist recht schwer und in sanitärer Hinsicht in bedrohlicher Weise getroffen. In 149 Fällen traf es die gemauerten Entwässerungsleitungen, in 49 Fällen die Sammelleitungen, in 219 Fällen die Steinzeugleitungen.

Bisher konnten wieder hergestellt werden: 79 gemauerte Entwässerungsleitungen, 22 Sammelleitungen, 123 Steinzeugleitungen. In 500 Fällen trat Rückstau in Kellern ein. Die Gefahren auf sanitärem Gebiet können nunmehr als abgesichert betrachtet werden. Die Wasserleitungen wurden 490mal zerstört. Diese Schäden wurden sämtlich behoben. Damit ist die Wasserversorgung für die Bevölkerung sichergestellt. Die Gefahren für die Bevölkerung können als abgewehrt betrachtet werden.« Mit dieser Etappe der Arbeit wurde ein Grundstein für die weitere Stabilisierung der Wasserversorgung gelegt, Großes stand bevor.

1947 wurden die mit Mangan zugesetzten Anschlussleitungen des Wasserwerkes Canitz zur Reinigung freigeschachtet. In den ersten Nachkriegsjahren wurden auf den Randwasserwerken Mockau, Zschocher, Schönefeld, Paunsdorf, Möckern, Wahren I und II sowie Leutzsch Brunnen gebohrt.

Auch auf dem Gebiet der Entwässerung waren unvorhergesehene Schäden zu beseitigen, was viel Kraft und großes Können erforderte. In den 50er Jahren stellten sich z. B. große Schwierigkeiten in der Abwasserleitung nahe der Parthenbrücke vor dem Zoo ein. Festgestellt wurde, dass die Abwasserleitung in Folge der im Krieg unterlassenen Reinigung des gesamten Entwässerungsnetzes völlig mit Asche aus dem Elektrizitätswerk Eutritzscher Straße verstopft war, so dass das Wasser in die Keller der umliegenden Gebäude eintrat. Über drei Wochen haben Arbeiter unter Tage den 900-mm-Düker mit Hammer und Meißel über eine Länge von 20 m frei gestemmt: ein Beweis für die Einsatzbereitschaft, den Willen, den Mut und das Können derer, die die Wasserversorgung der Stadt stets unter komplizierten Bedingungen sicherten. Infrastruktur der Stadt, das war eben nicht nur Planung und eine Frage von Investitionen und materiellen Kapazitäten, sie erforderte zu jeder Zeit auch Menschen, die sich mit ihrer ganzen Kraft für die tägliche Versorgung der Bevölkerung einsetzten.

### *Seit 1950 schrittweise Rekonstruktion und Erweiterung*

1950 kamen im Schönefelder Werk erstmalig Unterwasserpumpen zum Einsatz. Ende der 50er Jahre erfolgte eine Sanierung sämtlicher Brunnen der Randwasserwerke. 1956 wurden die Werke Weidenweg/Schafgasse und Neu-Gohlis gebaut. Damit waren die im und am Stadtgebiet liegenden Grundwasserreserven weitgehend erschlossen. Ein wichtiger Schritt zur Versorgungssicherheit erfolgte 1960 mit der Automatisierung der Randwerke, ihrer Fernsteuerung und Überwachung von einer zentralen Warte aus.

Um 1963 hatte das ca. 1000 km lange Wasserrohrnetz – wie andere Jahre zuvor und danach – etwa 1000 Rohrschäden. An den großen Rohrleitungen von Canitz, Nennweite

(NW) 1000 und NW 1100, traten im Jahr ca. fünf Schäden auf. Allein in der Frostperiode des genannten Jahres mussten 430 Rohrbrüche beseitigt werden. Innerhalb eines Jahres waren insgesamt ca. 1000 Schäden zu beheben. Darauf war die strategische Konzeption des Betriebes auszurichten.

Man bedenke nur, welche Leistung nötig war, um eine Leitung von 1000 mm zu reparieren, welche technischen und technologischen Voraussetzungen dafür erforderlich waren, welcher Facharbeiterstamm verfügbar sein musste! Bei einem Rohrbruch in der Riebeckstraße, direkt neben den Straßenbahnschienen im Kreuzungsbereich, gingen 20 000 m<sup>3</sup> Wasser verloren, sie bahnten sich den Weg ins Erdreich, ehe im Werk Probstheida die Rohrleitung abgeschiebert werden konnte. Die Gebäude in der Nähe des Schadens standen unter Wasser, und eine ankommende Straßenbahn hielt in letzter Sekunde. Der Triebwagen hätte bequem in die Grube des Rohrschadens gepasst. 28 Stunden später war ein neues Rohr eingebaut und die Versorgung wieder stabilisiert. Wer so etwas mit erlebte, sah, wie die Wasserwerker der Stadt im Verein mit den Tiefbauern und vielen freiwilligen Helfern mit der Hand schachteten, ohne Pausen, rund um die Uhr, um den Schaden in Grenzen zu halten. Solche Schäden gab es aber im Jahr ca. fünf, und das nicht nur im Sommer. Viele Leipziger werden sich noch an mehrere große Wasserrohrbrüche in den Wintermonaten der 70er Jahre an der Leitung von Canitz nach Probstheida erinnern, an die unter Wasser stehenden Felder um Machern.

Die zweite Versorgungsebene waren die Fernwasserwerke Naunhof I und II, Canitz und Thallwitz, deren Wasser über Fernleitungen in die Stadt gelangte. 1960 lag die Förderkapazität aller Werke bei 165-180 000 m<sup>3</sup>/Tag. Davon entfielen 60 Prozent auf den Bevölkerungs- und 40 Prozent auf den Industrierverbrauch. Der durchschnittliche Tagesbedarf betrug 130-135 000 m<sup>3</sup>.

Schwerpunkte in der Stadt Leipzig bildeten im Zeitraum 1960 bis 1970 die Wasserversorgung und Abwasserbehandlung für die Wohnkomplexe Sellerhausen, Dölitz, Großschocher, Mockau-Ost, Mockau-West, Möckern, Schönefeld, Thekla und der Bereich Gerberstraße/Tröndlinring sowie Löbnig. Wichtige Erweiterungen in der Abwasserbehandlung waren die Hauptsammler Ufer-/Nordstraße und Süd-West. Der erhöhte Bedarf wurde durch Rekonstruktion und Kapazitätserweiterung der Wasserwerke Naunhof I und II, Canitz, Panitzsch und Markkleeberg abgedeckt. Einen wesentlichen Fortschritt stellte die Inbetriebnahme der Druckerhöhungsstation Probstheida dar.

In den Jahren 1970-1980 ging es vor allem um die Ver- und Entsorgung der beiden großen Wohngebiete Grünau und Paunsdorf. Dazu gehörten die großen Ringverbindungen mit Nennweite 900 Möckern/Grünau, Nennweite 1000 Richard-Lehmann-Straße / Löbniger Straße, Nennweite 800 Straße des 18. Oktober / Richard-Lehmann-Straße und Nennweite 800 Leninstraße/Platostraße. Der erhöhte Bedarf wurde vor allem durch die Trinkwassereinspeisung aus der Fernwasserversorgung Elbaue/Ostharz gedeckt. Seit 1978 konnte der Bedarf voll gesichert werden. Von 1975 bis 1980 stieg der Verbrauch auf 114 Prozent, für Industrie und Bevölkerung im gleichen Verhältnis.

Im Zeitraum 1981-1990 stand die Erhöhung der Versorgungssicherheit mit Wasser im Mittelpunkt der Arbeit, besonders die Ver- und Entsorgung der großen Wohngebiete Grünau und Paunsdorf sowie der innerstädtischen Rekonstruktionsgebiete. Dazu gehörten u. a. die Regenwasserhauptsammler Paunsdorf, der Abwasserhauptsammler Rackwitzer Straße und die Abwasserdruckleitung von Grünau zur Kläranlage Rosental.

Die schrittweise Rekonstruktion der Abwasserkläranlage Rosental und die Erweiterung des biologischen Teils sicherten die Aufnahme und Reinigung der Abwässer aus Grünau und Paunsdorf. Bei der Errichtung des Wohngebietes Grünau gab es für die Abwasserführung größere Probleme. Die Aufgabe bestand darin, für häusliche Abwässer und auch für das Regenwasser möglichst ein freies Gefälle zu schaffen, um die hohen Kosten für Pumpstationen zu vermeiden. Aus diesem Grund wurden umfangreiche Abwasserleitungen von Grünau über Böhlitz-Ehrenberg unter dem Kanal nach Wahren bis zur Kläranlage Rosental gebaut. Das betraf die Abwasserleitung für den Westteil Grünaus. Der Ostteil wurde über die neugebaute Pumpstation Antonienstraße / Brünnner Straße in das Stadtnetz entwässert. Die größte Schwierigkeit bestand bei der Abführung des Regenwassers des Ostteiles von Grünau. Die Leitungen in Richtung Karl-Heine-Kanal mussten bis zu 12 m unter Terrain verlegt werden. Hier wurden die Kenntnisse und Leistungen des Tunnelbaues mit einem Schildvortrieb genutzt, um noch vertretbare Kosten zu erreichen.

Mit Abschluss der Erweiterungsmaßnahmen der Kläranlage Rosental erhöhte sich deren Kapazität von 13 500 m<sup>3</sup>/h im Jahre 1964 auf 22 250 m<sup>3</sup>/h und damit auf 164 Prozent.

Ab 1988 wurden die Wohngebiete Grünau und Paunsdorf direkt über neue Fernwasserleitungen an das Verbundsystem Elbaue/Ostharz angeschlossen.

Zum Stand der Wasserversorgung (Stadtregion Leipzig mit einbezogenen Gemeinden des Landkreises<sup>8</sup>) und der Abwasseraufbereitung in der Stadt im Jahre 1989 siehe Tabelle 8.2:

Tabelle 8.2: Wasserversorgung und Abwasseraufbereitung 1989

<i>Wasserversorgung 1989</i>	
Wasserabgabe (1000 m <sup>3</sup> )	82 105
Darunter Großabnehmer (1000 m <sup>3</sup> )	15 730
Angeschlossene Einwohner	
an die zentrale Trinkwasserversorgung (Anzahl)	633 902
Anschlussgrad an die zentrale	
Trinkwasserversorgung (in %)	99,9
Länge des Trinkwassernetzes (km)	2045
<i>Abwasseraufbereitung und -ableitung 1989</i>	
Länge des Entwässerungsnetzes (km)	1593
Kläranlagen (Anzahl)	13
Kapazität der Kläranlagen (m <sup>3</sup> /h)	15 294
Abwasseranfall (m <sup>3</sup> /h)	10 360
Gereinigtes Kanalnetz (ohne	
Anschlussleitungen für fremde Rechtsträger) (km)	66,8

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig. 1991. S. 151.

8 Siehe Vorbemerkungen in: Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig. 1991. S. 150.

Organisatorisch war die Wasserwirtschaft ab 1948 dem neu geschaffenen Kommunalen Wirtschaftsunternehmen angeschlossen. Nach dessen Auflösung entstand für die Wasserversorgung und die Abwasserbehandlung der VEB (K) Wasserwirtschaft. Im Juli 1964 wurde der VEB Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Leipzig (WAB) gebildet; damit gehörten alle Wasserversorgungseinrichtungen des Bezirkes Leipzig zu einem Großbetrieb.

#### **8.4. Leitungsorganisatorisches**

##### *Zur Struktur des Stadtratsbereiches*

Die strukturellen Veränderungen der Wirtschaftseinheiten zogen auch Umstrukturierungen in den Fachorganen des Rates der Stadt nach sich. Die Bildung neuer Ratsbereiche war unerlässlich. Damit wurden die komplexe Verantwortung des örtlichen Staatsorgans, die Einflussnahme auf die Prozesse und die verantwortungsvolle Zusammenarbeit mit den bezirks- und zentralgeleiteten Betrieben und Kombinatn der Energieversorgung und der Wasserwirtschaft gewährleistet.

Bis 1964 war die Verantwortung z. T. wechselnd einzelnen Ratsbereichen zugeordnet. Im Oktober 1965 wurde der Stadtratsbereich Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft gebildet. Damit wurden diese wichtigen Bereiche der technischen Infrastruktur durch einen Fachbereich vertreten und koordiniert. Die Planung der Energieversorgung nahmen die Stadtplankommission und der Chefarchitekt (Generalplan der technischen Infrastruktur) wahr. Mit der steigenden Bedeutung der technischen Infrastruktur, der erhöhten Verantwortung der örtlichen Staatsorgane und der zunehmenden Verflechtung im Territorium wurde die Energieversorgung 1974 dem Ratsbereich Verkehr und Straßenwesen zugeordnet (Bezeichnung des Bereichs: Verkehr, Nachrichtenwesen und Energie). Für Wasserwirtschaft und Umweltschutz wurde ein weiterer Ratsbereich gebildet.

Anfang der 80er Jahre konzentrierten sich die durch den Energieträgerwechsel neu aufkommenden und im Territorium für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft zu lösenden Probleme überproportional auf den für Energiefragen zuständigen Ratsbereich. Schlussfolgernd daraus wurde 1986 eine Trennung vorgenommen. Es wurden ein Ratsbereich Verkehrs- und Nachrichtenwesen sowie ein Ratsbereich Energie gebildet. Damit waren im Territorium günstigere Voraussetzungen für die Leitung dieser lebenswichtigen Prozesse und für die Umsetzung zentraler Beschlüsse gegeben.

Die Räte der Stadtbezirke hatten auf Grund der flächen- und territorialübergreifenden technischen Infrastruktur nur geringen Einfluss auf diese Entscheidungen. Soweit ihr Territorium betroffen war, wurden sie informiert und einbezogen. Die Räte der Stadtbezirke spielten eine wichtige Rolle, um die Bevölkerung für Handschachtarbeiten zu gewinnen und zu mobilisieren.

##### *Zu den Beziehungen zum Bereich Verkehr und zum Tiefbauamt*

In den Jahren 1974-1986 gestaltete sich das Zusammenwirken des Bereichs Energie mit dem Bereich Verkehr und dem Tiefbauamt positiv. Offiziell erfolgte die Abstimmung und Koordinierung von Tiefbaumaßnahmen durch das Tiefbauamt, das dem Stadtbaudirektor



unterstellt war. Die Umsetzung sah jedoch ganz anders aus, sie war viel komplizierter. Es wurde schon erwähnt, dass Tief- und Verkehrsbaumaßnahmen in der Regel nicht komplett bilanziert werden konnten. Es fehlten vor allem Handschacht- und zum Teil auch Spezialkapazitäten. Bei der Realisierung der Baumaßnahmen wurde dann mit Erfolg versucht, durch Entscheidungen vor Ort die beteiligten Baubrigaden für Mehrleistungen zu gewinnen und zusätzliche Kräfte aus Betrieben und aus der Bevölkerung zu mobilisieren.

### *Resümee*

Die Entwicklungen der Energie- und Wasserversorgung und des Hochbaus bedingten sich gegenseitig. Ohne Stadttechnik war keine Hochbebauung funktionstüchtig. Da aber die Maßnahmen der technischen Infrastruktur oft nachhingen, musste die Versorgung z. T. längere Zeit über Provisorien erfolgen, wodurch wenigstens erreicht wurde, den Hochbau nicht zu behindern. Allerdings wurden auch die Standorte des Hochbaus durch die Möglichkeiten der Stadttechnik mitbestimmt; deutlich waren die Einschränkungen besonders beim innerstädtischen Bauen.

Bei der Energieversorgung hatten Veränderungen in den internationalen Handelsbeziehungen, so die Umstellung auf Erdöl und Erdgas in den 60er und 70er Jahren sowie die wieder verstärkte Nutzung der Rohbraunkohle in den 80er Jahren, großen Einfluss auf die Baumaßnahmen in der Stadt.

Bei der Wasserversorgung brachte die Einspeisung aus der Fernwasserversorgung Elbaue/Ostharz in den 80er Jahren eine neue Qualität und Quantität, die auch heute noch für Leipzig wesentlich sind.

Sowohl Erweiterung als auch Rekonstruktion und Reparatur von Anlagen und Netzen waren infolge zu geringer Baukapazitäten nicht allein im Rahmen des regulären Planablaufes, sondern nur mit häufigen Sondereinsätzen der Werk tätigen aus den Betrieben und der Bevölkerung sowie mit großer persönlicher Initiative der Leitungskader in den staatlichen Verwaltungen und den Kombinat en möglich.

## II. PERSÖNLICHE REMINISZENZEN UND ANMERKUNGEN



# Baureparaturen – Leistungen unter schwierigen Bedingungen

*Hans E. Gohmann*

Umfang und Bedeutung der Baureparaturen für Leipzig nach 1945 werden schon durch deren ursprüngliche Einwohnerzahl und den Bestand an Gebäuden sowie anteiligen Wohnungen deutlich. Die Stadt Leipzig zählte vor Beginn des Zweiten Weltkrieges ca. 700 000 Einwohner bei einer Flächenausdehnung von 140 km<sup>2</sup>. Ohne Randgebiete betrug der Bestand in der Stadt Leipzig vor 1945 ca. 225 000 Wohnungen. Hiervon wurden durch Kriegseinwirkungen<sup>1</sup> ca. 40 Prozent völlig oder zum Teil zerstört. Ebenfalls geschädigt wurden durch den Krieg ca. 1/3 aller öffentlichen Gebäude. Hinzugerechnet werden muss aber auch der hohe Reparaturbedarf an Gebäuden, die im Zeitraum von 1890 bis 1914 in der sogenannten Gründerzeit errichtet worden waren und deren Erhaltung während der Kriegsjahre stark vernachlässigt wurde.

## *Aufgabe und Formen der Baureparaturen*

Aufgrund seiner Mitwirkung bei den großen Aufgaben der Reparatur von Wohngebäuden beschränkt sich der Autor im Folgenden auf Aussagen zu dieser Gebäudekategorie, zumal die Bereitstellung von Wohnraum nach 1945 für Leipzigs Einwohner von erstrangiger Bedeutung gewesen ist.

*Gebäudereparaturen* umfassen vor allem die Instandsetzung sowie Voll- und Teilerneuerungen geschädigter

- Dachdeckungen einschließlich Dachentwässerung,
- Außen- und Innenwände einschließlich deren Putzschichten,
- Tragwerkskonstruktionen im Decken- und Dachbereich sowie Geschoss- und Kellertreppen,
- Heizungs- und sonstiger Abgasschornsteine in und an Gebäuden einschließlich deren Schornsteinköpfen und Begehungseinrichtungen für die Wartung,
- Versorgungs- und Verteilerleitungen im Gebäude für Wasser, Elektroenergie, Stadtgas sowie Abwasserentsorgung,
- Fenster, Türen und Bodenbeläge aller Art,
- Be- und Entlüftungseinrichtungen jeder Art sowie
- Ausbauelemente wie Heizöfen, Sanitäreanlagen und dgl.

Die *Modernisierung* von Gebäuden ist als eine wesentliche Erweiterung der zuvor genannten Reparaturmaßnahmen aufzufassen. Deren wesentliches Merkmal ist, dass

---

1 Siehe Beitrag Schnabel, S. 51ff.

hierbei moderne technische Bau- und Werkstoffe sowie Funktionselemente zum Einsatz kommen, die letztlich eine höhere Wohnkultur schaffen. Wesentlicher Bestandteil der Wohnungsmodernisierung ist vor allem die Errichtung von Bädern einschließlich WC sowie der Einbau moderner Küchen nach dem Vorbild des Wohnungsneubaus. Diese Komplexmaßnahme wurde ab 1970 als Funktionsbereichs-Modernisierung (FBM) bezeichnet. Soweit am Gebäude auch Schadensreparaturen notwendig waren, wurden diese als Bestandteil einer Modernisierung angesehen, zumal hierbei ein unlösbarer technologischer Zusammenhang besteht.

### *Das Modernisierungsprogramm*

Seit etwa Mitte 1970 wurde die Modernisierung von Gebäuden als eine komplexe Aufgabe der staatlichen Organe und der Gesellschaft erklärt. Vorrangiges Anliegen war eine grundlegende Verbesserung des Gebrauchs- bzw. Nutzungswertes von Wohnungsbauten, die in der Zeit von etwa 1880 bis 1914 errichtet worden sind. Durch die planmäßige Modernisierung sollte die Wohnkultur mit folgenden Maßnahmen verbessert werden:

- a) Einrichtung von Bädern mit Wanne oder Dusche, Waschbecken und Innen-WC im Wohnbereich,
- b) Gestaltung moderner Küchen mit Backherden auf Gas- oder Strombasis sowie Spüleinrichtungen und ausreichend Platz für Kühl- und Gefrieraggregate,
- c) Einbau moderner Systeme für die Raumheizung sowie Warmwasser-Aufbereitung im neuen Bad- und Küchenbereich,
- d) Ausbau des Außen-WC im Treppenhausbereich und Nutzung des frei gewordenen Raumes als Installationsschacht, vorwiegend für Wasser, Abwasser und Stadtgas,
- e) Einbau neuer Installationsanschlüsse für die Strom-, Gas- und Wasserversorgung der Ausstattungsgeräte im Küchen- und Badbereich einschließlich Zuleitung ab Hausanschluss,
- f) Einbau neuer und wasserdichter Bodenbeläge im Küchen- und Badbereich bei verbleibenden Holzbalkendecken,
- g) Einbau von bad- und küchenspezifischen Arbeitsleuchten einschließlich der erforderlichen Kabelzuleitungen bei Verlegung unter Putz und
- h) Ausführung der komplett erforderlichen Malerarbeiten im neuen Küchen- und Badbereich einschließlich angrenzender Flure.

Schwerpunkt der Modernisierung waren die unter a) bis d) genannten Maßnahmen. Hieraus leitete sich auch der spezielle Begriff einer Funktionsbereichs-Modernisierung (FBM) ab.

Sämtliche Bauleistungen mussten in der Regel unter bewohnten Bedingungen erfolgen, da Ausweichwohnungen kaum bereitgestellt werden konnten. Seitens der Wohnungsmieter wurde die Modernisierung unterstützt, indem sie mit eigener Kraft die baulich zu verändernden Räume frei machten und z. T. bei den Bauarbeiten mitwirkten.

Mit der planmäßigen Modernisierung von Wohnraum wurden die vom Stadtbezirk geleiteten volkseigenen Baureparaturbetriebe beauftragt, die in der Regel auch über die dafür notwendigen Projektierungsabteilungen verfügten. In vorgenannter Art wurden vorrangig volkseigene und genossenschaftliche Wohngebäude modernisiert, aber auch private Miethäuser, die vom staatlichen Betrieb »Kommunale Wohnungsverwaltung« (KWV) bzw. der »Gebäudewirtschaft Leipzig« (GWL) treuhänderisch verwaltet wurden.

### *Struktur und Aufgaben der Baureparaturbetriebe*

Die sich seit etwa 1950 in zunehmendem Maße entwickelnden staatlichen kreis-, stadt- und bezirksgeliteten Projektierungs- und Baubetriebe waren vorrangig auf den Industrie- und Wohnungsneubau ausgerichtet. Ab etwa 1960 wurden durch diese Baubetriebe neue industrielle Montagebauweisen entwickelt und angewandt. Spezielle Baureparaturen wurden von ihnen nur für große Objekte übernommen.

Die wachsenden Erfordernisse zur Sanierung von Bauwerksschäden führten 1965 zur Gründung eines speziellen Kombines für Baureparaturen in Leipzig. Dessen Kapazität stützte sich bereits 1970 auf ca. 1300-1500 Produktionsarbeiter sowie ca. 150 Angestellte im Verwaltungs- und ca. 50 Arbeitskräfte im Projektierungsbereich. In der Projektierungsabteilung wurde neben der eigentlichen Sanierungsplanung auch grundlegende Entwicklungsarbeit auf dem Gebiet neuer Konstruktionen und Verfahren für Reparaturen geleistet. Die Produktionskapazität des Kombines für Baureparaturen wurde vorrangig für die Rekonstruktion historisch wertvoller Einzelobjekte sowie für größere Gebäudekomplexe profiliert und eingesetzt. Hierbei wurden je nach Erfordernis und gegebenen Möglichkeiten auch private sowie genossenschaftliche kleine und mittelgroße Betriebe des Bauhaupt- und Baunebenhandwerkes als Nachauftragnehmer (NAN) eingesetzt.

Mit Beginn der 70er Jahre wurden wegen wachsender Gebäudeschäden insbesondere an Altbauwohnungen weitere Betriebe für die Planung und Ausführung von Baureparaturen gegründet. Diesbezüglich sind für die Stadt Leipzig die volkseigenen Betriebe für Baureparaturen der sieben Stadtbezirke mit jeweils ca. 200 Beschäftigten zu nennen. Diese Betriebe verfügten auch über entsprechende Projektierungsabteilungen für die technisch-organisatorische und ökonomische Planung der Baureparaturen an Altbauwohnungen.

Neben diesen staatlichen Betrieben der Stadtbezirke existierte auch eine Vielzahl kleiner privater und genossenschaftlicher Handwerksbetriebe, die über eine Kapazität von jeweils 10-30 Arbeitskräften verfügten. Kleinbetriebe dieser Art wie z. B. Zimmerer-, Maurer-, Putz-, Maler-, Sanitär-, Elektroinstallationsbetriebe waren in der Regel im Reparatursektor und auch für die Modernisierung, teils im direkten und teils im Subauftrag, tätig.

Die Handwerks- und Genossenschaftsbetriebe wurden durch die Einkaufs- und Liefergenossenschaft für das Bauhandwerk (ELG) materiell-technisch versorgt und auch organisatorisch angeleitet.

Die ELG Bau Leipzig wurde im Oktober 1946 gegründet. Der Vorstand setzte sich aus den drei Initiatoren, den Herren *Otto Tannenberg*, *Otto Münze* und *Fritz Aey* zusammen. 1947 erfolgte der Statuteneintrag in das Genossenschaftsregister.<sup>2</sup> Besonderes Verdienst gebührt dem langjährigen ELG-Mitglied und Vorsitzenden *Gerhard Haupt*, der seit 1946 mit der Geschäftsleitung betraut war und sich bis 1990 mit viel Einsatz für eine optimale Materialversorgung und die Bereitstellung produktiver Arbeitsmittel engagierte.

2 Siehe »50 Jahre Einkaufs- und Liefergenossenschaft des Bauhandwerks Leipzig eG. 1946-1996.«. Hg.: Einkaufs- und Liefergenossenschaft des Bauhandwerks Leipzig eG. Leipzig 1996.



### *Staatliche Leitung und Finanzierung der Modernisierung und Baureparaturen*

Staatlich geleitet und geplant wurden die volkseigenen Baureparaturbetriebe durch die Stadt- und Stadtbezirksbehörden, insbesondere durch deren integrierte Bauämter. Die unmittelbare Anleitung der privaten und genossenschaftlichen Handwerksbetriebe erfolgte – wie zuvor erwähnt – durch die ELG im Zusammenwirken mit der Handwerkskammer. In ihrem Wirken waren sie jedoch zumeist als NAN der volkseigenen Betriebe indirekt in die staatliche Leitung eingebunden.

Wesentlicher Kern der staatlichen Planung war die *Bilanzierung* der Baureparaturkapazitäten und des Bedarfs für die Reparatur sowie Modernisierung ausgewählter Objekte. Der VEB Gebäudewirtschaft Leipzig (GWL), vorher Kommunale Wohnungsverwaltung (KWV), fungierte hierbei als Verwalter der volkseigenen Wohnungen sowie der unter seiner Treuhand stehenden privaten Mietshäuser. Die Reparatur- und Modernisierungsaufträge wurden von der GWL generell an die volkseigenen Baureparaturbetriebe der Stadtbezirke erteilt.

Die *Finanzierung* der Reparatur- und Modernisierungsleistungen erfolgte in der Regel durch Bank- bzw. Sparkassenkredite mit einem Zins- und Tilgungssatz von 1,0 bzw. 1,5 Prozent. Bei zwangsweiser Kreditaufnahme betragen die genannten Sätze bei privatem Mieteigentum 4 Prozent.

Die Rechnungslegung für die Bauleistungen erfolgte nach der Industriepreisreform – etwa ab Anfang der 70er Jahre – auf der Grundlage der Preisanordnung Nr. 4415 (Festpreis-AO für Baureparaturen) und bei ausschließlichem Privateigentum auf der Basis der alten Preisanordnung Nr. 161, deren Festpreise gegenüber der neuen AO nur ca. 60-70 Prozent betragen.

Die ohnehin niedrigen Mietpreise von 0,80 bis 1,00 Mark/m<sup>2</sup> Wohnfläche für Alt-, aber auch Neubauten wurden infolge einer umfassenden Modernisierung kaum bzw. nur gering um 0,10-0,20 Mark/m<sup>2</sup> erhöht. Hieraus ergaben sich eine sehr lange Rückflussdauer der Investitionen und eine geringe Gewinnspanne für Hauseigentümer und Kreditgeber.

### *Projektierung und wissenschaftlich-technische Grundlagen für Reparatur- und Modernisierungsleistungen*

Die Projektierung der Baureparaturen – insbesondere der Modernisierung – erfolgte durch die Projektierungsabteilungen der volkseigenen Baureparaturbetriebe, die bei entsprechendem Qualitätsnachweis eine vom Ministerium für Bauwesen erteilte Genehmigungsnummer erhielten.

Die *Projektleistungen* für die Modernisierung von Mietwohnungen umfassten im Einzelnen nachgenannte Stufen:

1. Maßliche Bestandsaufnahme der Gebäude unter Nutzung vorhandener Archivakten;
2. Angaben über Bauweise (einschließlich der Schäden), Ortslage und Eigentümer der Gebäude;
3. Bestandsaufnahme der Mieterbelegung, gegliedert nach Alter, Anzahl der Kinder usw.;
4. Aufnahme des Bestandes an haustechnischen Einrichtungen und Ausstattungen;

5. Entwurf und Konstruktion für die Einrichtung und Ausstattung moderner Bäder und Küchen bei optimaler Erhaltung der Wohnraum-Nutzflächen sowie unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften für Brand- und Schallschutz;
6. Antragstellung einer erforderlichen Baugenehmigung bei Bearbeitung der entsprechenden Bauunterlagen;
7. Ausarbeitung von Leistungsverzeichnissen und Kostenanschlägen;
8. Planung des zeitlichen Ablaufes der Baureparaturen und Modernisierung;
9. Abnahme der ausgeführten Leistungen mit dem Auftraggeber und entsprechende Protokollausfertigung sowie
10. Rechnungslegung der Projekt- und Bauleistungen gegenüber dem Auftraggeber (einschließlich Archivierung und Übergabe der Bauakten).

Die Projektierung der Baureparaturen und Modernisierungen konnte sich seit den 70er Jahren zunehmend auf *wissenschaftlich-technische Grundlagen* stützen. Das aktueller werdende Thema »Baureparaturen und Modernisierung von Gebäuden« wurde von zahlreichen wissenschaftlichen Instituten des Ministeriums für Bauwesen, insbesondere der Bauakademie der DDR, sowie von Bau- und Literaturverlagen, wie dem VEB Verlag für Bauwesen Berlin, verstärkt behandelt.

Sehr wertvolle Vorschläge und Erfahrungen wurden dabei in der »Bauzeitung« des genannten Verlages veröffentlicht. Autoren waren Mitarbeiter der Institute der Bauakademie sowie der Planungs- und Ausführungsbetriebe. Von großer Bedeutung waren grundlegende Standard- und TGL-Vorschriften über Bau- und Werkstoffeigenschaften, statische und bauphysikalische Berechnungsverfahren für die Gebiete Schall-, Brand-, Wärme- und Feuchtigkeitsschutz sowie die Ableitung von Heiz- und sonstigen Abgasen, die Be- und Entlüftung von Nassräumen mit Gasgeräten für die Warmwasser-Bereitung usw.

Zu nennen sind außerdem die vom Ministerium für Bauwesen herausgegebenen Vorschriften der Staatlichen Bauaufsicht – speziell die für Baureparaturen und Modernisierung. Erwähnenswert ist auch die vom Verlag für Bauwesen herausgegebene Fachliteratur auf diesem Gebiet. Als besonders wertvoll sei hier nur der Titel »Praktische Bauphysik« von Kurt Kleber genannt.<sup>3</sup>

Von nicht geringer Bedeutung waren außerdem die von der Projektierungsabteilung des VEB Baureparatur Leipzig-Nordost entwickelten Formblätter für die Bestandsaufnahme der Modernisierungsobjekte hinsichtlich deren Bauweise, Wohnungsgrößen, vorhandener Sanitär- und Heizungsausstattung, Mieterbelegung u. ä. mehr. Diese Fragepiegel können aus heutiger Sicht als erste Entwicklungen für eine EDV-Bearbeitung angesehen werden.

### *Entwicklung und Anwendung neuer Konstruktionen und Verfahren*

Durch das in der DDR stark geförderte Neuerer- und Erfinderwesen wurden auf dem Reparatur- und Modernisierungssektor von Bauwerken bedeutende Neuerungen entwickelt, mit deren Anwendung die Aufwändungen sanken – bei gleichzeitiger Steigerung der Leistungsqualität und der Gebrauchswerte. Die Neuerer erhielten nach geprüfter Aner-

3 Kurt Kleber: Praktische Bauphysik. Berlin. 1. Aufl. 1968. 6. Aufl. 1988.

kennung ihrer Vorschläge eine entsprechende Nutzungsvergütung in Höhe von 5 bis 10 Prozent der ökonomischen Einsparung. Ebenso wurden von der Zulieferindustrie für das Bauwesen (Bau- und Werkstoffe) sowie von Maschinenbaubetrieben neue und produktive Materialien und Be- und Verarbeitungsmechanismen bereitgestellt.

Als bedeutsame Beispiele des Einsatzes neuer Arbeitsmittel, Baustoffe, Bauelemente und Verfahren für die Modernisierung in Leipzig seien genannt:

1. Errichtung eines automatisch gesteuerten Werkes für Fertigmörtel unter Einsatz von Wasserkalkhydrat in Leipzig-Mockau für eine direkte Baustellenbelieferung durch die Firma Liebscher KG.
2. Einführung von Dachfließstrecken im Taktverfahren für die komplexe Reparatur bzw. Neudeckung bei Einsatz von Gerüstbrücken und Schrägaufzügen für die Steilförderung von Dachziegeln bei Reihen-Mietwohnhäusern durch Komplexbrigaden, bestehend aus Zimmerern, Dachdeckern und Bauklempnern.
3. Entwicklung und Einsatz kaminartiger Formteile aus Glasfasergips, System Krölpä, für die Be- und Entlüftung von Innenbädern und die Ableitung von Abgasen aus gasbetriebenen Warmwasserbereitern. Dieses Produkt bewährte sich so gut, dass es sogar im Montage-Wohnungsneubau eingesetzt wurde.
4. Entwicklung und Einsatz von Gerüstbrücken aus Stahlrohrleichtkonstruktionen, vorwiegend straßenseitig an Reihen-Wohngebäuden für Fassaden- und Dacharbeiten. Mit diesen Brücken, die zwischen zwei Masten eingehängt sowie höhen- und längsverschiebbar waren, konnten sonst aufwändige Gerüstarbeiten entfallen; gleichzeitig blieb der Gehwegdurchgang frei.
5. Entwicklung und Einsatz von Bauschutt-Abwurfrohren aus Leichtmetall bzw. Kunststoff, insbesondere für Dacharbeiten in Verbindung mit dem Einsatz von LKW-Anhängern mit einer Planenabdeckung als Staubschutz.
6. Entwicklung eines neuen Verfahrens für die Innensanierung von Hausschornsteinen nach umfassender vorheriger Innenreinigung. Hierbei wurden stabile Schläuche aus Gummi mit Kontaktanschluss an Vibratoren eingeführt und der freie Raum zwischen Schlauch und Innenkante Schornsteinrohr mit Schamotte-Zementmörtel ausgefüllt.
7. Einsatz von Bolzenschussgeräten, insbesondere für die Befestigung von Halterungen an Mauer- und Betonteilen.
8. Einsatz der in Steinach (Thüringen) entwickelten Membran- und Kolbenpumpen für die Mörtel- und Betonförderung, insbesondere für das maschinelle Putzen und die vertikale Förderung von Anhydrit-Fließestrich als Belagsgrundlage für Bodenfliesen und PVC-Beläge.
9. Entwicklung und Anwendung des Elektroosmoseverfahrens für die Trockenlegung nasser und feuchter Kellerwände (Einsatz von elektrischen Niederspannungsroden im unteren Wandteil).
10. Einsatz vorgefertigter Rahmenkonstruktionen aus Profilstahl für die Aufstellung von Badewannen auf hölzerne Deckenkonstruktionen.
11. Entwicklung und Einsatz von Kleinsilos für 600 kg Bindemittel in Ermangelung von Papier für Sackware.
12. Einsatz einer pneumatischen Putzerkelle für kleinere Putzarbeiten.
13. Entwicklung und Einsatz eingefärbter Betondachziegel sowie Bitumen-Preolithschindeln als Schieferersatz.

14. Einsatz spezieller Beton-Lochsteine für Schornsteinköpfe über Dach als Austausch für Klinkerziegel.
15. Entwicklung und Einsatz moderner Umlauf-Kachel- sowie Nachtspeicheröfen.

### *Objektive Schwierigkeiten für optimale Reparaturen und Modernisierungen*

Die Reparatur von Gebäuden mit größeren Schäden, insbesondere die Modernisierung von Wohnungen, wurde sehr oft durch zahlreiche Engpässe und Schwierigkeiten folgender Art beeinflusst und behindert:

- a) *Finanzierungsprobleme bei privaten Wohngebäuden*, weil die erforderliche Kreditaufnahme insbesondere bei Treuhandobjekten von den in der BRD wohnenden Eigentümern nicht immer akzeptiert wurde.
- b) *Versorgungseingänge bei städtischen Gebäudeanschlüssen* für Wasser, Abwasser, Gas und Elektroenergie. Die für infolge einer Modernisierung gestiegenen Anforderungen erforderlichen Leitungen mit größeren Querschnitten konnten wegen Material- und Kapazitätsengpässen nicht immer verlegt werden.
- c) *Lieferschwierigkeiten für spezielle Ausbaumaterialien*, insbesondere von sanitärtechnischen Ausstattungselementen, z. B. Badewannen, WC-Anlagen, Waschbecken, Duschen, da solcherart Ausstattungen in erster Linie und vorrangig für den industriellen Wohnungsneubau benötigt wurden. Auch mangelte es an Devisen für den Einkauf von verchromten Sanitärarmaturen aus kapitalistischen Ländern.
- d) *Mangel an qualifizierten Baufacharbeitern*. Diese waren vorrangig für den Wohnungsneubau in Leipzig, aber auch auf gleichartigen Großbaustellen an anderen Schwerpunkten der DDR, insbesondere in Berlin, eingesetzt.
- e) *Organisationsprobleme infolge unterschiedlicher Eigentumsformen der Gebäude* (privat, genossenschaftlich oder volkseigen). Hierdurch wurde insbesondere die Organisation eines effektiven Takt-Fließsystems von zusammenhängenden Häusern behindert. Fehlende Zustimmungen sowie Ablehnungen der Kreditaufnahme durch private Eigentümer führten oft zu großen Schwierigkeiten und Behinderungen. – Derartige Umstände waren besonders bei der straßenweisen Organisation von Modernisierungsmaßnahmen hinderlich. Dies wirkte sich vor allem bei komplexen Dachreparaturen im Fließsystem aus.

Die unter c) und d) genannten Probleme ergaben sich vornehmlich aus der Realisierung des umfassenden Bauprogrammes in Neubaugebieten wie Grünau, Neu-Schönefeld, Thekla, Mockau und Gohlis bei Anwendung von Montagebauweisen im Taktverfahren. Diese Großbaustellen wurden mit den erforderlichen Materialien und Ausrüstungen vorrangig beliefert.

### *Bedeutsame Beispiele rekonstruierter und modernisierter Bauwerke*

Durch die Stadtplanung wurden dem Kombinat für Baureparaturen vorwiegend nur städtebaulich bedeutsame Einzelobjekte zur Reparatur und Modernisierung übertragen. Entsprechend der verfügbaren Kapazität wurden vom Kombinat für Baureparaturen außerdem städtebaulich wichtige Stadtteilkomplexe rekonstruiert und modernisiert.

Als architektonisch wertvolle und für die Stadt Leipzig wichtige Einzelobjekte können hier das Alte sowie Neue Rathaus, das Romanushaus, Barthels Hof sowie diverse

Gebäude in der Katharinen- und Petersstraße genannt werden. Diese Objekte waren durch den Krieg besonders stark geschädigt.

Als bedeutsame Rekonstruktions- und Modernisierungskomplexe sind die Olbrichtkaserne in Gohlis, Stadtteilkomplexe wie das Rabatgebiet in Leipzig-Ost und die Georg-Schwarz-Straße einschließlich der Nebenstraßen sowie Objekte der Ostheim-, Wurzener und Lilienstraße hervorzuheben. Bei den letztgenannten Objekten kamen vor allem die ersten Dachfließstrecken des Programmes »Dächer dicht« zum Einsatz.

Auch muss das große Verdienst der technischen und Projektierungsabteilung des Kombinates bei der Entwicklung und Erprobung produktiver Verfahren, Konstruktionen und Arbeitsmittel genannt werden. Hervorzuheben ist die Entwicklung einer nachträglichen Fassadendämmung unter Einsatz von Styropor-, Schaumglas und ähnlichen Dämmstoffplatten mit einer zusätzlichen Ilmantin-Anstrichbeschichtung nach der Plattenmontage im Klebe- und Dübelverfahren. Die erste Anwendung erfolgte an den Wohnblöcken in der Essener Straße, die 1961 in der Q-6-Großblockbauweise mit unzureichendem Dämmwert der 750-kg-Großblöcke aus Ziegelsplittbeton und ohne gesonderten Außenputz als Experimentalbau errichtet worden waren. Die reichen Erkenntnisse und Erfahrungen des Kombinates für Baureparaturen auf dem Rekonstruktions- und Modernisierungsgebiet wurden an alle interessierten Betriebe direkt oder durch entsprechende Publikationen weiter gegeben.

Durch die volkseigenen Stadtbezirks-Baureparaturbetriebe wurden seit etwa 1975 vorwiegend nur Mietwohngebäude im zugeordneten Stadtbezirk rekonstruiert und modernisiert. Hierbei kamen auch Dachfließstrecken nach dem Vorbild des Kombinates für Baureparaturen zum Einsatz.

Als ehemaliger Leiter der Projektteilung des volkseigenen Betriebes für Baureparaturen Leipzig-Nordost kann der Autor konkrete Aussagen über die Reparatur- und Modernisierungsleistungen im damaligen Stadtbezirk Nordost einbringen. Im Zeitraum von 1983 bis 1990 wurden vom Betrieb vorrangig Mietwohnungen in der Lilien-, Ossietzky-, Dimpfel-, Mockauer-, Hertha- und Wurzener Straße funktionsbereichsweise modernisiert (wie oben beschrieben). Es handelte sich dabei vorrangig um drei- und vierstöckige, in den Jahren 1890-1910 erbaute Mietwohngebäude. Zum Teil waren hier noch unhygienische Trockenaborte mit Fäkaliengruben vorhanden. Die Funktionsbereichs-Modernisierung umfasste hier neben dem Einbau von WC und Bädern in den Wohnungen auch den Ausbau der Aborte und der Fäkaliengruben sowie den Einbau von Entwässerungs-Kanalanschlüssen an vorhandene Entwässerungsleitungen im Straßenbereich einschließlich erforderlicher Entwässerungssammel- und Kontrollschächte. Besonders umfangreich waren die Arbeiten für die Objekte Tauchaer Str. 62 und Abnaundorfer Str. 51. In diesem Zusammenhang wurden auch teilzerstörte Holzbalkendecken aufwändig saniert, so in den Objekten Mockauer Str. 23 und 25.

Es gab auch Objekte, wie das Wohn- und Gaststättenobjekt Portitzer Straße, deren Schäden derart groß waren, dass eine Sanierung die noch vertretbaren Kosten weit überstieg hätte. Deshalb musste oftmals von einer wünschenswerten Reparatur und Modernisierung abgesehen werden.

*Resümee*

Als Zeitzeuge kann ich abschließend feststellen: Die im Reparatur- und Modernisierungsbereich eingesetzten Bauarbeiter und Ingenieure haben mit geringen Ausnahmen mit Elan und Überzeugung die gestellten Aufgaben qualitätsgerecht erfüllt. Eine weitere Leistungssteigerung wurde jedoch durch die bereits erwähnten Probleme und Erschwernisse stark behindert.

Der Vorrang des staatlichen Neubauprogramms hatte einen wesentlichen Einfluss auf das für Baureparaturen und Modernisierungen verfügbare Kapazitätswolumen. Diese Schwerpunktsetzung schien uns verständlich, da im Wohnungsneubau durch die modernen Montagebauweisen eine wesentlich höhere Arbeitsproduktivität erzielt wurde, und da hier bei geringem Arbeitskräfteeinsatz weit mehr und modernerer Wohnraum geschaffen werden konnte.



## Leipzig sollte die Olympischen Spiele 2004 ausrichten

*Ambros G. Gross*

Seit etwa 1920 erfolgten Planungen für einen großen Sportkomplex auf dem Areal der *Frankfurter Wiesen*, dem heutigen Sportforum und Zentralstadion., darunter Entwürfe von den Architekten *Hubert Ritter* (1932) und *Werner March* (1939). Auch das Gelände am Cottaweg westlich des Elsterflutbeckens (heute Kleinmesse) war in mehreren Studien mit Sportanlagen überplant (siehe als Beispiel das Modellfoto von 1950 in Bild 1). Eine interessante Alternativplanung für ein Stadion am Völkerschlachtdenkmal ist sicher auch erwähnenswert.

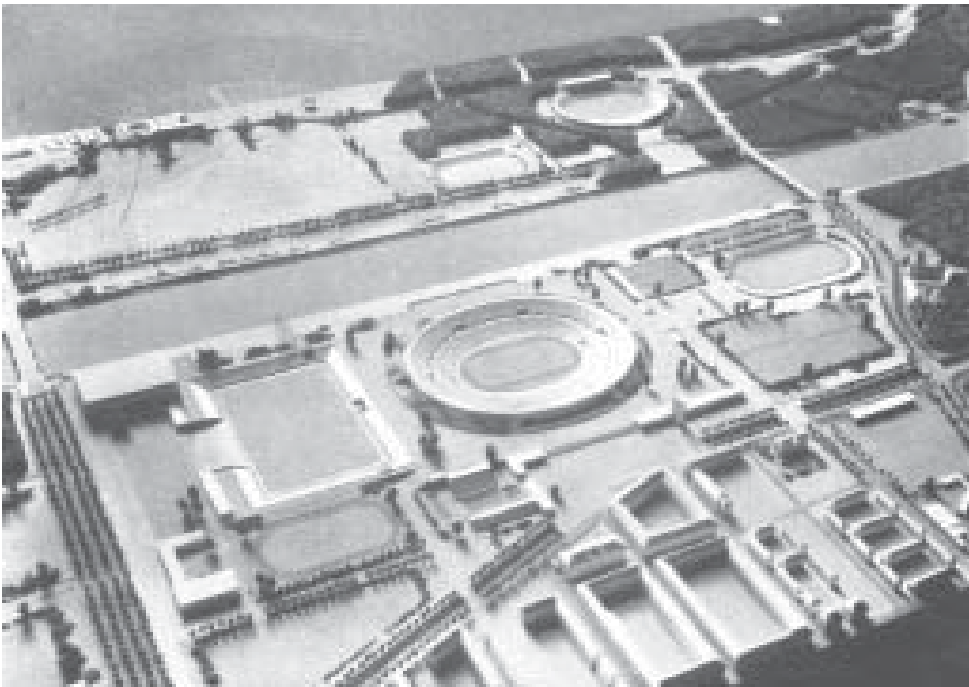


Bild 1: Modell Sportzentrum Frankfurter Wiesen 1950.

(Quelle: Rechenschaftsbericht des Oberbürgermeisters Max Opitz über die Tätigkeit des Rates im Jahre 1949 am 16.2.1950. Sdr. Leipzig 1950. S. 42. – Die im Modell dargestellten Sportanlagen wurden realisiert.)

Im Generalbebauungs- und Generalverkehrsplan für die städtebaulich-räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten im *Zentralen Bereich* haben wir im Büro des Chefarchitekten (BCA) 1970/71 die wesentlichen Strukturelemente wie das Messegelände, das Universitätsviertel, das Grafische Viertel, die Parkanlagen, das Sportforum/Zentralstadion mit Erweiterungsmöglichkeiten für einen Sportkomplex am Cottaweg untersucht und in einem Prognose-Stadtmodell der Leipziger Öffentlichkeit vorgestellt (siehe auch Beitrag Horst Siegel, Bild 4.10). Bild 2 zeigt als Ausschnitt aus diesem Modell unsere damaligen Vorstellungen eines olympiafähigen Sportkomplexes, tangiert im Norden und Westen von einer geplanten Stadtautobahn, die später einmal den gesamten zentralen Bereich umschließen und erschließen sollte.

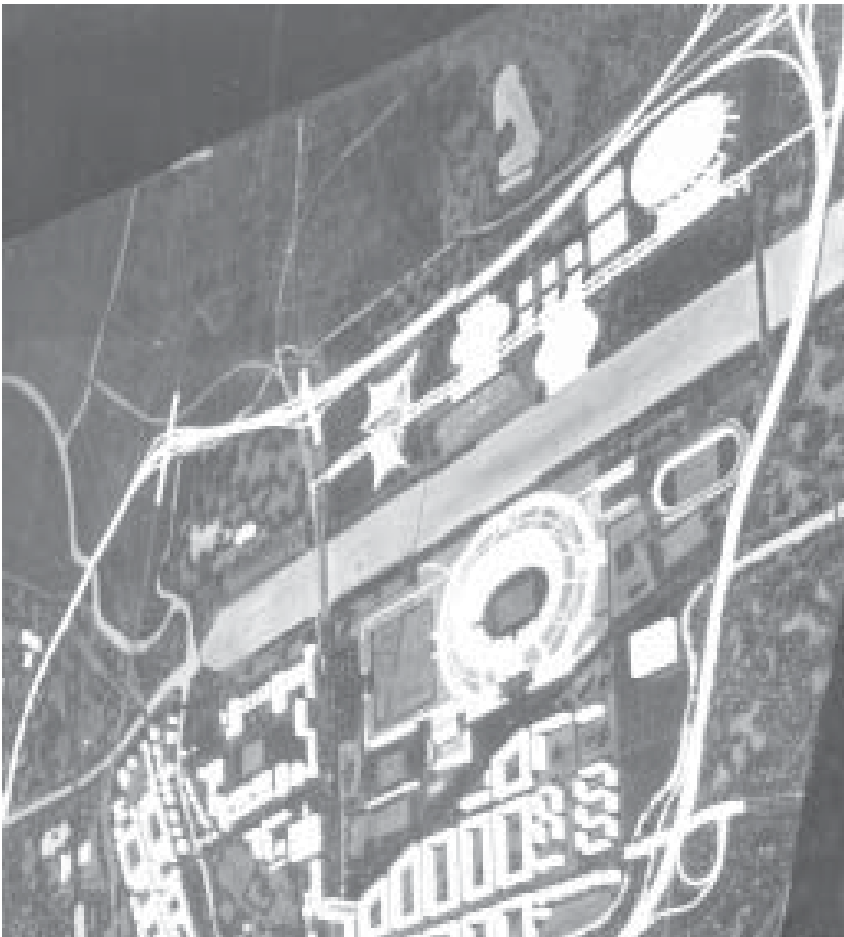


Bild 2: Prognosemodell für den zentralen Bereich der Stadt (1970). Ausschnitt: Sportkomplex am Cottaweg und Sportforum.  
(Quelle: Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig.)

Nun zu dem Projekt, die Olympischen Spiele 2004 nach Leipzig zu holen: Die Wochen im Sommer 1989 gehören in diesem Zusammenhang zu den unvergesslichen Ereignissen in meiner nahezu 25-jährigen Tätigkeit als Architekt und Stadtplaner im BCA (jetzt Stadtplanungsamt) für die Stadt Leipzig. Seit jeher hatte Leipzig einen guten Ruf als Sportstadt. In den 70er und 80er Jahren war die Messestadt auch die Schmiede für viele Olympiasieger in verschiedensten Disziplinen geworden. Mit der Deutschen Hochschule für Körperkultur und Sport (DHfK), zwei erfolgreichen Fußballoberligaclubs und den mit hoher Perfektion veranstalteten Leipziger Turn- und Sportfesten hatte Leipzig eine unbestrittene Stellung im Sportleben des Landes und war auch international bekannt und anerkannt.

### *Eine Studie zur Möglichkeit der Durchführung olympischer Sommerspiele in Leipzig*

Als am 21. Juni 1989 in mehreren Presseorganen, u. a. in der *Leipziger Volkszeitung* und dem *Deutschen Sportecho*, eine ADN-Meldung erschien, dass Leipzigs Oberbürgermeister *Bernd Seidel* erklärte, »die Stadt Leipzig habe die Absicht, zum gegebenen Zeitpunkt einen Antrag an das Internationale Olympische Komitee zu stellen«<sup>1</sup>, die Olympischen Spiele im Jahre 2004 auszurichten, war die Überraschung für viele Leipziger und auch für mich perfekt. Freude und Erstaunen, Begeisterung und Skepsis waren zu hören. Bei allem Stolz auf die Leistungssportler bei internationalen Wettbewerben gingen die Meinungen über Olympia in Leipzig doch weit auseinander: Fast unlösbare wirtschaftliche Probleme in der DDR und zunehmender Verfall der Stadt Leipzig konterkarierten dieses Vorhaben. Für uns Architekten und Stadtplaner war diese ADN-Meldung eine große Herausforderung, Ideen zu entwickeln und städtebauliche Vorschläge mit dem Ziel zu unterbreiten, Leipzig innerhalb des verfügbaren Zeitraumes für die Austragung der Olympischen Spiele tauglich zu machen.

In der Story »Olympia 2004 in Leipzig« mit ihren politischen Hintergründen, beginnend mit dem Berlin-Besuch von *Ronald Reagan* 1987, dem Gespräch *Walter Momper* mit *Erich Honecker* am 19. Juni 1989 bis zu den Vorgängen hinter den Kulissen des Deutschen Turn- und Sportbundes und der SED-Gremien macht der Artikel von *Volker Kluge* in der Zeitschrift *Sportmuseum aktuell*<sup>2</sup> sehr interessante Details bekannt.

Nachdem der Oberbürgermeister die Absicht der Stadt verkündet hatte, musste in kürzester Frist die Machbarkeit der Olympischen Spiele nachgewiesen werden. Eine Arbeitsgruppe bei der Stadt Leipzig wurde damit beauftragt, die Anforderungen an eine Olympiastadt, die zeitlichen Prämissen auf Grund der IOC-Satzungen, die städtebaulichen, funktionellen, verkehrstechnischen, finanziellen und wirtschaftlichen Aspekte sowie die notwendigen Entscheidungsvorschläge zu erarbeiten.

In der Studie für den Olympia-Sportpark und das Olympische Dorf sowie der Einordnung von Sportstätten in vorhandene Sport- und Freizeitanlagen im Auewald wurden zunächst skizzenhaft die Möglichkeiten nachgewiesen und Investitionskosten in der Größenordnung von ca. 25 Milliarden Mark der DDR ermittelt. Der Arbeitsgruppe gehörten

1 Leipzigs OBM zur Olympiabewerbung. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 21.6.1989.

2 Volker Kluge: Leipzig 2004 – Uns sind die Spiele versprochen worden. In: *Sportmuseum aktuell*, Heft 3/4, 2000. S. 17-20.

an: *Theo Ullrich*, Stadtrat für internationale Arbeit und Erholungswesen, *Rolf Becker*, Stadtrat für Jugendfragen, Körperkultur und Sport, *Dietmar Fischer*, Chefarchitekt der Stadt Leipzig, *Matthias Jähnig*, Erster Stellvertreter des Vorsitzenden der Stadtplanungskommission, *Ambros G. Gross*, Stellvertreter des Chefarchitekten für das Stadtzentrum und Zentrale Bauten, sowie *Wolfgang Geißler*, Stellvertreter des Chefarchitekten für Generalplanung.

*Ideenskizzen und Zahlen für einen Olympiasportpark und das Olympische Dorf aus dem Jahr 1989*

Auszüge aus dem Material der Arbeitsgruppe des Rates der Stadt zur Vorbereitung der Olympischen Spiele in der Stadt Leipzig im Jahre 2004 vom 27./28. Juli 1989<sup>3</sup> spiegeln die damaligen Überlegungen wieder:

- »– Städte, die sich für die olympischen Spiele 2004 bewerben, [...] sollten davon ausgehen, dass 280-300 Wettbewerbe in ca. 30 Sportarten auszutragen sind. Es ist mit der Teilnahme von etwa 160 Ländern und bis zu 18 000 Sportlern zu rechnen [...] Die Besucher, die Leipziger eingerechnet, lassen erwarten, dass während der Spiele in der Stadt Leipzig täglich ca. 1,5 Mio. Menschen zu versorgen und zu transportieren sind. (In der Spitze können 2 Mio nicht ausgeschlossen werden.) [...]
- [...] unterstützende Aspekte: Der Ruf der DDR als Sportland und Leipzigs als Sportstadt - [...],
- [...] Die internationale Bedeutung Leipzigs als Messestadt, Stadt der Wissenschaft, Kultur und Kongresse; die Möglichkeit, in Leipzig mit seinem Auewald und seiner vergleichsweise geringen Ausdehnung Spiele der kürzesten Wege durchzuführen.
- [...] negative Aspekte: ungenügende Infrastruktur, das z. Z. internationalen Ansprüchen nicht gerecht werdende Stadtbild, die z. Z. den Ansprüchen nicht gerecht werdende Qualität der Sportstätten, die die Lebensqualität der Stadt beeinträchtigenden Umweltbedingungen [...].
- Die Potenzen der Stadt könnten voll ausgebaut werden und der Weiterentwicklung des breitgefächerten Industriepotentials würden günstigste Voraussetzungen geboten. Leipzig würde seinen internationalen Ruf als Messe- und Kongressstadt der Republik und seine Funktion als Zentrum des Leistungs- und Massensports weiter erhöhen.
- Bei all diesen positiven Aspekten muss beachtet werden, dass Leipzig als Halbmillionenstadt die kleinste Olympiastadt, die es bisher gab, sein würde und keinesfalls auf Dauer die genannte Zahl von Sportstätten, die für Olympia notwendig sind, einschließlich der Einrichtungen für die Versorgung der Besucher, verkraften könnte.
- Deshalb muss von vornherein mit größter Konsequenz auf die zweckmäßige Bemessung der Sportanlagen und auf unterschiedlichste Nutzung dieser Anlagen nach den olympischen Spielen gedrungen werden.
- Die Kunst wird darin bestehen, in Leipzig perfekt funktionierende Spiele zu organisieren, ohne dabei etwas zu investieren, was sich danach nicht positiv für die weitere Entwicklung der Stadt und für unser Land als Ganzes auszahlt.

3 Material der Arbeitsgruppe des Rates der Stadt zur Vorbereitung der Durchführung Olympischer Spiele in der Stadt Leipzig. In: Zeitschrift Sportmuseum aktuell. Heft 3/4, 2000.

Erste Überlegungen beginnen sich zu folgendem Konzept zu verdichten:

- Die Wettkampfstätten sollten mit dem Sportforum im Mittelpunkt schwerpunktmäßig in den Auewald eingeordnet werden, um dadurch die landschaftliche Besonderheit unserer Stadt, die der Auewald ist, stärker auszubauen, die vorhandenen Sportstätten einzubeziehen und vom allgemeinen Verkehr relativ unabhängige Spiele für die Sportler organisieren zu können. Dabei ist von vornherein die landschaftliche Gliederung des Auewaldes zu erhalten bzw. aufzuwerten und vor allem der vorhandene Baumbestand zu schützen.
- Das Sportforum sollte zusammen mit dem Gelände am Cottaweg zum Olympiapark erweitert werden, in dem sich neben dem Olympiastadion und dazu gehörenden Nebenanlagen mindestens der Schwimmpalast, die große Schwimmhalle und der Ruderkanal befinden. Weitere Anlagen sollten im Bereich der Rennbahn, an der Rosch-Kampfbahn, in Hallen des Messegeländes, auf der Agra und im Bereich Bruno-Plache-Stadion eingeordnet werden (Bild 3, Ideenskizze Olympia-Sportpark Leipzig von Ambros G. Gross).
- In allen Stadtbezirken, in Grünau und in Paunsdorf sollten unter Nutzung der vorhandenen Gegebenheiten solche Sportkomplexe geschaffen werden, die während der Spiele optimal als Trainingsstätten und für Vorkämpfe genutzt werden können und sonst in erster Linie dem Massensport sowie der künftigen Entwicklung des Leistungssportes zugute kommen.
- Das Olympische Dorf sollte am Nordrand der Aue, südlich der Georg-Schumann-Straße von Wahren bis Gohlis, das Pressedorf im Raum Grünau und das Dorf der olympischen Familie zwischen Messegelände und Stadtzentrum in Verbindung mit dem Kongresszentrum im Bereich der Straße des 18. Oktober eingeordnet werden.
- Das Straßennetz der Stadt sollte bis 2004 so entwickelt werden, wie es die langfristigen Konzeptionen des Generalverkehrsplanes im wesentlichen vorsehen. Von größter Bedeutung ist die Schaffung von modernen Parkmöglichkeiten im zentralen Bereich.
- Der Ausbau des Hauptbahnhofes, die Errichtung eines Busbahnhofes und die großzügige Erweiterung des Flughafens Schkeuditz sind die entscheidenden, in der Stadtregion notwendigen Maßnahmen zur Abwicklung des öffentlichen Fernverkehrs.
- Entsprechend der Größe der Stadt Leipzig und entsprechend den örtlichen Gegebenheiten wird zur Bewältigung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt der Ausbau des in Ansätzen vorhandenen S-Bahn-Netzes vorgeschlagen.
- Neben der Trennung der vorhandenen Linien vom Reichsbahnnetz wird der Neubau einer Linie Grünau-Plagwitz-Olympiagelände-Stadtzentrum-Ostraum der Stadt und einer Linie Flughafen-Olympisches Dorf-Hauptbahnhof-Stadtzentrum-Kongresszentrum-Messegelände-Agra mit unterirdischer Führung dieser Linien in den zentralen Bereichen der Stadt favorisiert.
- Olympische Spiele können 2004 in Leipzig nur dann durchgeführt werden, wenn es gelingt, mit der Kraft der Republik [d. h. der DDR] Entscheidungen zu treffen, die ab 1990 schrittweise eine konsequente Erhöhung des Baukapazitäteneinsatzes in der Stadt Leipzig bis zur Größenordnung von 10 Mrd. Mark pro Jahr im Zeitraum bis 1996 gewährleisten. Die Rang- und Reihenfolge dieses Kapazitäteneinsatzes ist auf der Grundlage des zu präzisierenden Generalbebauungsplanes festzulegen.
- Die Verwirklichung der komplexen Sanierung der Inneren Vorstädte der Stadt Leipzig in der Einheit von Alt und Neu, die Realisierung des Kongresszentrums auf dem

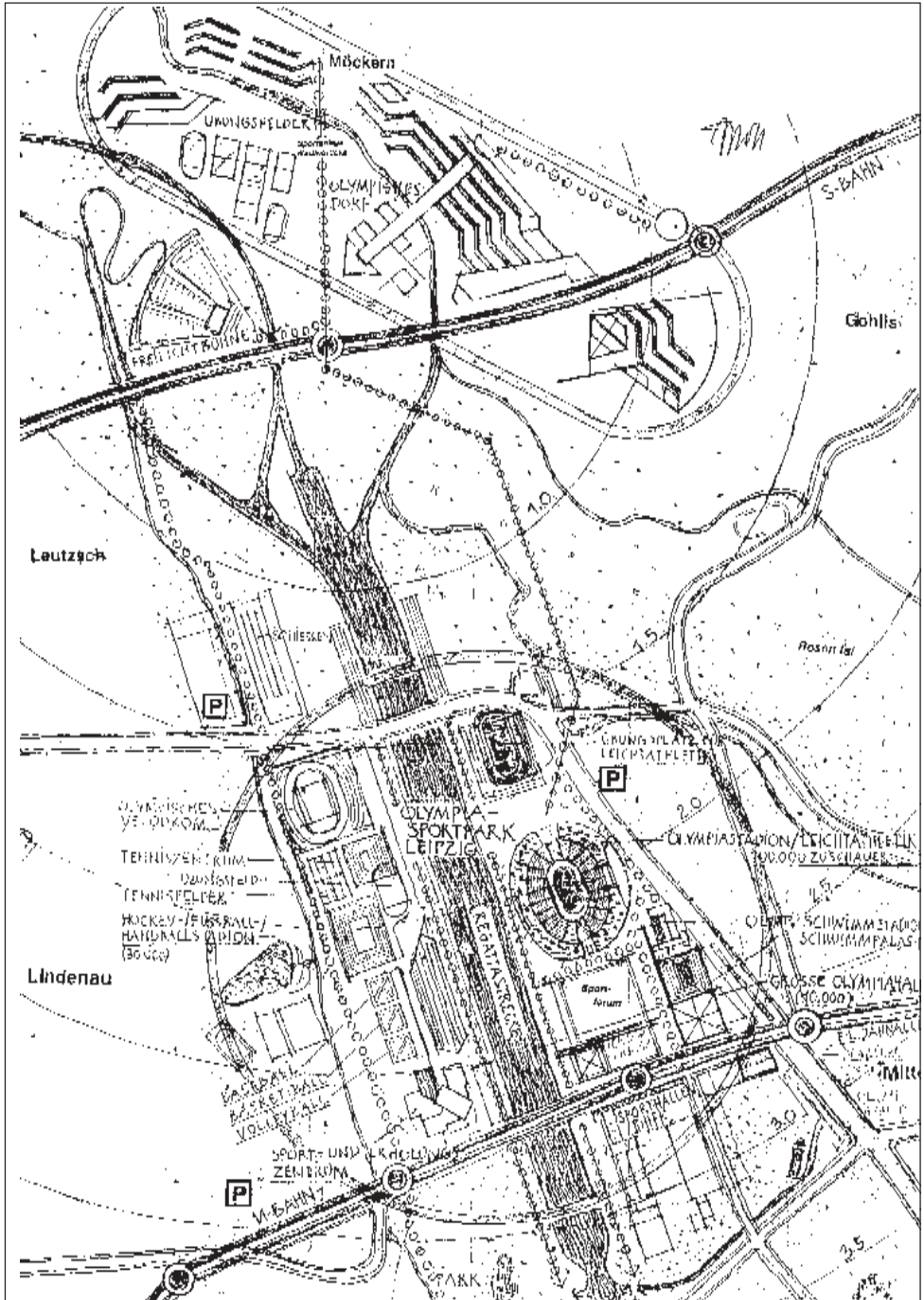


Bild 3: Studie Olympia-Sportpark und Olympisches Dorf für Leipzig 2004 – Ideenskizze.  
 (Quelle: BCA 1989 / Privatchiv A. G. Gross.)



Wilhelm-Leuschner-Platz, wesentliche Aufwertungen des Stadtzentrums, die Fertigstellung der Nordtangente und der Leninstraße, die Fertigstellung von zwei bis drei Sportkomplexen in den Stadtbezirken und in Grünau und der Bau des Sport- oder des Schwimmpalastes sowie die Einleitung wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der Luft und des Wassers, das sind die Größenordnungen, die im Zeitraum 1991/95 neben den Maßnahmen des Industriebaus, der Messe und der durchgreifenden Sanierung der Wohnbausubstanz in den Stadtbezirken zu realisieren sind, um das Rufbild der Stadt Leipzig so zu verändern, dass 1997 die Stadt die Olympischen Spiele 2004 zugesprochen bekommt.«

*Thomas Müller* nannte seinen Artikel in der LVZ vom 9. November 2000 »Planer träumten von einer U-Bahn unter der Jahnallee«<sup>4</sup>, in dem er unsere Visionen der Olympiaplanung 1989 nochmals den Leipzigern in Erinnerung brachte bzw. überhaupt öffentlich machte, denn damals war außer der Absichtserklärung von Oberbürgermeister *Bernd Seidel* nichts mehr an die Öffentlichkeit gelangt. Auch nachdem wir im Sommer 1989 die Studie fertiggestellt hatten, gab es zu diesem Thema keine weiteren Aktivitäten. Erst anlässlich der Olympischen Spiele 2000 in Sydney erinnerte man sich daran. Inzwischen ist das Zentralstadion umgebaut. Die eindrucksvolle Bewerbung der Olympiaregion Leipzig mit dem Slogan »Spiele mit uns« wurde am 15. Mai 2002 an das Nationale Olympische Komitee in Frankfurt/Main überreicht und am 12. April 2003 entschieden: *Leipzig ist die deutsche Bewerberin um die Olympischen Spiele 2012.*

Die Utopie – schon vor 33 Jahren von Leipziger Architekten unter Leitung von *Horst Siegel* und *Ambros G. Gross* in einem städtebaulichen Prognosemodell konzipiert (siehe Bild 2) und 1989 als Studie »Olympia-Sportpark Leipzig« bearbeitet – wird hoffentlich 2012 Realität werden!

---

4 »Leipziger Volkszeitung« vom 9.11.2000. S. 15.

# Imageprobleme des Neubaugebietes Leipzig-Grünau

*Alice Kahl*

Seit 1979 findet in Leipzig-Grünau eine soziologische Begleitforschung zum Wohnen im Neubaugebiet statt. Unter meiner Leitung und mit Unterstützung des damaligen Chefarchitekten der Stadt Leipzig, *Horst Siegel*, wurde eine Intervallstudie initiiert, die regelmäßig Auskunft über die Befindlichkeiten der Grünauer in ihrem neuen Wohngebiet geben sollte. Es ist gelungen, die Intervallstudie auch nach der Wende fortzusetzen. Inzwischen liegen sieben empirische Erhebungen vor und zwar aus den Jahren 1979, 1981, 1983, 1987, 1992, 1995 und 2000. Es ist vorgesehen, diese Studie im 5-Jahres-Rhythmus fortzusetzen. Eine solche Begleitforschung, die mit gleicher Methodik und vergleichbaren Stichproben die Meinungen und Urteile der Bewohner des gleichen Wohngebietes sowohl vor der gesellschaftspolitischen Wende als auch danach über den Zeitraum von mehr als 20 Jahren erfasst, ist in Deutschland einmalig. Die Ergebnisse der Intervallstudie sind inzwischen in einer Monographie zusammengefasst worden.<sup>1</sup>

Zu Imageproblemen von Großsiedlungen, insbesondere den großen Plattenbaugebieten in den östlichen Bundesländern, ist inzwischen viel geschrieben und geredet worden. Die Ergebnisse der Intervallstudie Grünau unterstreichen die Notwendigkeit, zwischen dem *Selbst-* und *Fremdbild* der Wohngebiete zu unterscheiden. Es lassen sich mühelos zahlreiche Beispiele anführen, wie die Großsiedlungen gleich nach der Wende – meist aus Unkenntnis über die Besonderheiten der DDR-Neubaugebiete – von außen negativ bewertet wurden. Als dann die Förder- und Steuersparprogramme für den Wohnungsbau in den neuen Bundesländern anliefen, war es für etliche Immobilien- und Wohnungsbauunternehmen, aber auch für Privatanleger aus den alten Bundesländern eine willkommene Gelegenheit, auf diesen Zug aufzuspringen und die »Platte« im Interesse der eigenen Vermarktungschancen so richtig schlecht zu reden. Die Gegenstimmen, die sich Gehör verschaffen konnten, waren zunächst in der Minderheit. Aber steter Tropfen höhlt den Stein und so dauerte es nicht lange, bis auch die Grünauer selbst meist unbewusst zum Imageschaden ihres Wohngebiets beitrugen. Allerdings gab es auch zu DDR-Zeiten negative Vokabeln für das Wohnen in Grünau – wie »Schlammhausen« aufgrund der jahrelangen Probleme mit dem Straßen- und Wegebau oder den Begriff »Arbeiterschließfächer« aufgrund der geringeren Wohnfläche als im städtischen Altbau u. a. Aber die Wohnung selbst hatte immer einen hohen Stellenwert, bot sie doch Komfort in einer Weise, der sich vom Durchschnittswohnen in Leipzig spürbar abhob. Die Wohnung blieb erstrebenswert, das große und schlecht erschlossene Neubaugebiet am Rande der Stadt weniger.

---

1 Alice Kahl: Erlebnis Plattenbau – eine Langzeitstudie. Opladen 2002.

*Am Anfang: demografische Monostruktur*

Bei der Besiedlung Grünaus kam es zu einer demografischen Monostruktur und zu Deformationen in der sozialen Struktur der Wohnbevölkerung: Um in den siebziger Jahren in Leipzig eine Neubauwohnung zugewiesen zu bekommen<sup>2</sup>, musste man als »Anspruchsberechtigter« mindestens eine dieser Voraussetzungen erfüllen:

- Arbeiter oder Angestellter in einem volkswirtschaftlich wichtigen volkseigenen Betrieb, vor allem im Bergbau, in der Energiegewinnung oder Schwerindustrie,
- Angehöriger der »Intelligenz« in wichtigen Forschungseinrichtungen,
- Arbeiter oder Angestellter in gesellschaftlichen Organisationen, wie z. B. als Funktionär in den Gliederungen der SED, des FDGB und anderer in der DDR wichtiger Organisationen,
- Arbeiter oder Angestellter in Einrichtungen, die der politischen und staatlichen Sicherheit dienten, wie Volkspolizei, Staatssicherheit, Arbeiter- und Bauerninspektion ,
- nachweisbar keine eigene Wohnung oder unzumutbare Wohnbedingungen (eine Wohnung unterhalb des Standards »sicher, trocken, warm«),
- junges Ehepaar mit ein oder zwei Kleinkindern ohne eigenen Wohnraum,
- alleinerziehend mit ein oder zwei Kleinkindern ohne eigenen Wohnraum,
- Umsiedlung aus »Kohleabrissegebieten« nach Devastierung der Dörfer,
- Umsiedlung aus innerstädtischen Abrissegebieten.

Trafen mehrere dieser Bedingungen zu, wuchs die Chance, eine Neubauwohnung in Grünau oder an einem anderen Standort in Leipzig zu erhalten. Schlechte Aussichten auf eine Neubauwohnung hatten die vielen Leipziger Haushalte in Wohnungen mit Substandard, z. B. in schlichten Gründerzeithäusern mit Ofenheizung, Toilette außerhalb der Wohnung und ohne Bad. Individuelle Wege zum Bezug einer Neubauwohnung gab es grundsätzlich nicht. Ausnahmen bestätigten die Regel, wenn der betreffende Wohnungssuchende zwar kein »Anspruchsberechtigter« war, aber z. B. gute Beziehungen zu leitenden Mitarbeitern des Wohnungsamtes, der GWL (VEB Gebäudewirtschaft Leipzig, der die staatlichen, d. h. kommunalen Wohnungen verwaltete) oder zum Vorstand einer Genossenschaft hatte, mit einer Eingabe an den Staatsrat drohte oder diese tatsächlich machte oder wenn er einen wichtigen Arbeitsplatz hatte, den er aus Wohnungsgründen bereit war zu kündigen. In Großbetrieben, die ein eigenes Wohnungskontingent zur Vergabe an ihre Mitarbeiter hatten, konnte es trotz Mitsprache einer betrieblichen Wohnungskommission auch nützlich sein, den einen oder anderen Gewerkschaftsfunktionär gut zu kennen und ihm die eigene Wohnungsmisere überzeugend zu vermitteln. Sehr selten war dabei Bestechung im echten Sinne im Spiel, meist ging es um gegenseitige Gefälligkeiten nach dem Prinzip »eine Hand wäscht die andere«.

Wohnraum war in den 70er Jahren so extrem knapp, dass aus akuter Wohnungsnot Selbstmorde verübt wurden, Schwarzeinzüge oder Arbeitsverweigerungen vorkamen, Ehen zerbrachen oder Ehen geschlossen und Kinder gezeugt wurden – vorrangig mit dem

<sup>2</sup> Es wird als bekannt vorausgesetzt, dass es in der DDR keinen freien »Wohnungsmarkt« gab. Wohnungen wurden von kommunalen Wohnungsämtern verwaltet und den Antragstellern zugewiesen oder der Antrag wurde abgelehnt. Eine »Wunschwohnung« oder »Wunschwohngegend« wurde in den seltensten Fällen berücksichtigt. Eine Ausnahme boten die Wohnungsgenossenschaften, für deren Mitglieder auf der Warteliste wenigstens der Standort bekannt war.

Ziel, eine Wohnung zu bekommen. In vielen Fällen wurde der Arbeitsplatz gewechselt und zwar in eine Region, wo es außer gut bezahlten Arbeitsplätzen vor allem auch Neubauwohnungen gab. Daraus ergaben sich Arbeitskräftewanderungen z. B. nach Eisenhüttenstadt oder Schwedt/Oder, aber auch nach Ostberlin.

Die Wohnungssituation spitzte sich in Leipzig nicht nur durch Zuzüge von Arbeitskräften aus dem Umland zu, sondern auch durch den deutlich zunehmenden Verfall der vorhandenen Wohngebäude. Leipzig war durch Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg zwar auch beschädigt worden, aber im Verhältnis zu anderen Großstädten wie z. B. Dresden oder Magdeburg nicht so stark. Der verbliebene Bestand im Geschosswohnungsbau wurde jedenfalls trotz bzw. aufgrund Enteignung und Mietsubventionen an die Mieter unzureichend saniert, ja noch nicht einmal durch notwendige Baumaßnahmen in seinem Zustand erhalten.<sup>3</sup> Als Anfang der 80er Jahre das Programm zur Rekonstruktion ausgewählter Altbaustraßenzüge begann, waren der Verfall bereits so weit fortgeschritten und die materiellen Möglichkeiten der Baubetriebe so reduziert, dass die Anstrengungen kaum noch eine Wirkung zeigten.

Vor diesem Hintergrund wird es verständlich, warum der Zuweisungsschein für eine Neubauwohnung auf der Baustelle Grünau so etwas war wie ein Sechser im Lotto und nur zu vergleichen mit der Benachrichtigung des IFA-Autohauses, dass nach 12-14-jähriger Anmeldung für einen Trabant nun das Fahrzeug gegen Barzahlung abgeholt werden konnte. Solche Ereignisse wurden im Familien-, Verwandten-, Freundes- und Kollegenkreis freudig bekannt gegeben und gefeiert. Man zog nicht einfach um, sondern man hatte eine »Neubauwohnung« bekommen – das bedeutete eine Wohnung mit Komfort, nämlich mit Fernheizung, Bad, Toilette, fließendem warmen Wasser und – wenn man Glück hatte – mit Balkon. Die Miete war etwas höher als im Altbau, aber es war trotzdem preisgünstiger als im Altbau, weil mit dem Preis von 0,80 bis 1,20 Mark der DDR pro Quadratmeter auch alle Nebenkosten abgegolten waren, so auch die Heizung und das warme Wasser. Für den Mieter gab es keine »Nebenkosten«, er zahlte seine Miete und sonst nichts. Den Wohnungseigentümern wurde sehr schnell bewusst, welche Verschwendung an Energie und Wasser damit betrieben wurde (indem z. B. ganze Verwandtschaften am Wochenende zum kostenlosen Baden in die neue Wohnung kamen), aber dieser Prozess war mit der DDR-spezifischen Wohnungspolitik nicht aufzuhalten. Jede Diskussion über die ökonomische Unverträglichkeit einer so niedrigen und nebenkostenfreien Miete wurde von »Amts wegen« unterdrückt. Miethöhen waren »tabu« – die niedrigen Mieten waren ein Aushängeschild der »sozialen Errungenschaften des Sozialismus« – koste es, was es wolle.

Im November 1977 begann also die Besiedlung Grünaus mit den Mietern, die eine oder mehrere der oben genannten Voraussetzungen erfüllten. Bis zum September 1979 wohnten bereits rd. 5000 Haushalte in Grünau, das entsprach ca. 16 000 Einwohnern. Die soziale und demografische Struktur unserer Stichprobe von 1979 spiegelt die Doktrin »sozialistischer Wohnungspolitik« nach Art der DDR gut wider: Fast die Hälfte der Befragten war unter 35 Jahre und nur 22 Prozent hatten 1979 kein Kind im Haushalt. 81 Prozent waren verheiratet (2000 gab es nur noch 57 Prozent Verheiratete). 61 Prozent

3 Die Gründe dafür sind vielfältig. Vgl. Joachim Tesch: Der Wohnungsbau in der DDR 1971–1990. Berlin 2001. S. 49ff.

hatten einen Facharbeiterabschluss oder mindestens einen Teilfacharbeiterabschluss und fast 60 Prozent arbeiteten als Arbeiter oder Angestellter. 39 Prozent gehörten zur sozialen Schicht der »Intelligenz«, d. h. sie hatten einen Hoch- oder Fachschulabschluss oder übten eine Tätigkeit aus, die diese Qualifikation erforderte. Dieser Anteil stieg bis 1987 auf 51 Prozent an, nahm nach der Wende bis auf 37 Prozent im Jahre 2000 ab. In der Mehrzahl handelte es sich um junge 3- bis 4-Personen-Haushalte mit einem oder zwei Kindern. Das Haushaltsnettoeinkommen war überwiegend im mittleren Bereich (66 Prozent), ein für DDR-Verhältnisse »hohes« Einkommen hatten nur 9 Prozent.

Dementsprechend wurde das Neubaugebiet Grünau in den Medien als »jüngstes« und kinderfreundliches Arbeiterwohngebiet propagandistisch gefeiert, was nur unter sozialistischen Bedingungen entstehen könne und eine soziale Errungenschaft der DDR darstelle. Alle unsere Bedenken für die Zukunft des Wohngebietes wegen der Gefahr demografischer Wellen wurden ignoriert.

### *Veränderungen der Altersstruktur*

Bis zum Jahr 2000 veränderte sich die Altersstruktur trotz Migration und Fluktuation dramatisch. In unseren Stichproben fiel die Altersgruppe der Mieter bis 35 Jahre von 46 Prozent im Jahre 1979 auf 18 Prozent im Jahre 2000. Siehe Bild 1.

Mit der Abnahme der Zahl junger Mieterinnen im gebärfähigen Alter veränderte sich auch die Anzahl der Kinder im Haushalt. 1979 gab es nur 22 Prozent kinderlose Haushalte, im Jahre 2000 waren das 69 Prozent. Mit mehr als zwei Dritteln kinderloser Haushalte hat sich Grünau dem Durchschnitt anderer Leipziger Wohngebiete angenähert. Die Besonderheit als junges und kinderreiches Wohngebiet hat sich inzwischen verloren. Grünau hat sich inzwischen dem Stadtdurchschnitt beim Anteil der Bewohner im Rentenalter angenähert: 1979 gab es in der Stichprobe 4 Prozent Rentner, 2000 waren es 18 Prozent. Der Durchschnitt der Stadt Leipzig lag im Jahre 2000 bei 18,2 Prozent.<sup>4</sup> Jetzt kann also noch keine Rede von einem »überalterten« oder Rentner-Wohngebiet Grünau sein, aber es ist berechenbar, wann dieser Fall eintreten wird. Da die demografische Entwicklung in Leipzig nicht nur wegen des Sterbeüberschusses, sondern auch des seit Ende der neunziger Jahre erneuten Wanderungsverlustes von Einwohnern in den jungen Altersgruppen eine negative Tendenz aufweist, könnte sich der Prozess der »Überalterung« in den nächsten Jahren beschleunigen.

Mit der Abnahme der Kinderzahl verringerte sich die Haushaltsgröße: Der Anteil der Ein-Personen-Haushalte stieg von 9 Prozent im Jahre 1979 kontinuierlich auf 22 Prozent im Jahre 2000. Hier handelte es sich in etwa zu gleichen Teilen sowohl um verwitwete oder geschiedene Mieter im mittleren oder höheren Alter als auch um ledige »Wohnanfänger«, also um Mieter mit der ersten eigenen Wohnung, darunter Auszubildende und Studenten. Gleichzeitig verringerte sich der Anteil der Ehepaare bzw. der verheirateten Einwohner, nämlich von 81 Prozent im Jahre 1979 auf nur 57 Prozent im Jahre 2000.

In Bezug auf die Größe der Wohnung nach Anzahl der Zimmer und nach m<sup>2</sup> pro Kopf hat sich die Wohnsituation in Grünau in den letzten fünf Jahren deutlich entspannt. Es sind relativ selten Überbelegungen vorhanden (n+1, also eine Person mehr als Wohnräume),

4 Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 2001. S. 33.

meist Normalbelegungen (n=1) mit leichter Tendenz zur Unterbelegung (n-1). Daher spielt die Zahl der Zimmer in den Wohnertwartungen eine untergeordnete Rolle.

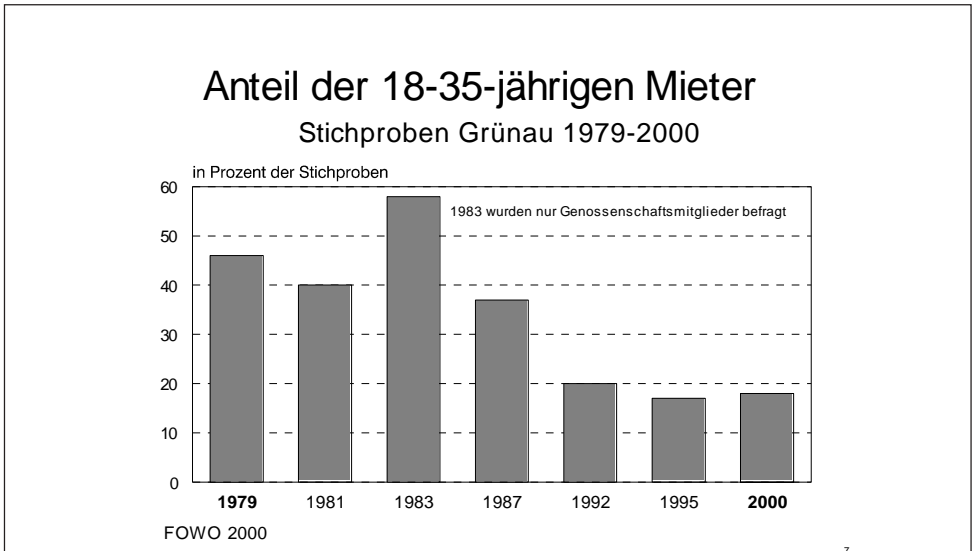


Bild 1: Die Entwicklung des Anteils der Altersgruppe 18–35 Jahre von 1979 bis 2000.

Der Stadtbezirk West (einschließlich der Siedlung Grünau) verlor von 1991 bis 1996 rd. 8,8 Prozent seiner Bevölkerung, der Stadtbezirk Südwest im gleichen Zeitraum 9,8 Prozent, der Stadtbezirk Alt-West sogar 16 Prozent. Der Bevölkerungsverlust Grünaus hielt sich also im Vergleich zu anderen Stadtbezirken bis 1996 durchaus in Grenzen.<sup>5</sup> Leipzig verlor im gleichen Zeitraum ca. 11 Prozent. Nach 1996 setzt der Bevölkerungsabgang aus Grünau verstärkt ein, wie es aufgrund der Ergebnisse der Intervallstudie Grünau 1995 bereits voraussehbar war: In der Zeit von 1996 bis Ende 1999<sup>6</sup> verloren folgende Ortsteile Grünaus an Einwohnern mit Hauptwohnsitz:

Schönau	9,2 %
Ost	11,1 %
Mitte	18,8 %
Lausen	12,6 %
Nord	21,6 %.

Grünau hat sich in den letzten 25 Jahren so von einem jungen, kinderreichen und familienorientierten Wohngebiet zu einem Gebiet entwickelt, in dem die mittleren Altersgruppen dominieren und der Anteil an Singles und Ein-Personen-Haushalten sowie kinderlosen Ehepaaren ständig wächst. Das bedeutet: Das Durchschnittsalter nimmt zu, der Anteil der Rentner nähert sich dem Stadtdurchschnitt, der Anteil kinderloser Haushalte wächst kontinuierlich.

5 Vergleiche Ortsteilkatalog Leipzig 1997. Amt für Statistik und Wahlen Leipzig.

6 Angaben zu 1999: Amt Statistik und Wahlen Leipzig. 13.6.2000.



Der Anteil von Kindern und Jugendlichen ist im Jahre 2000 zwischen den Ortsteilen stark differenziert, er reicht von 13 Prozent im Ortsteil Ost (das sind die Wohnkomplexe 1, 2 und 3) bis 21,4 Prozent im Ortsteil Nord (das ist der Wohnkomplex 7), der Anteil Verheirateter nimmt ab, die Haushaltsgröße verringert sich, die Wohnfläche pro Kopf steigt. In der Stichprobe wird der höhere Altersdurchschnitt in den älteren Wohnkomplexen (besiedelt von 1977 bis 1981) 1, 2 und 3 gegenüber den jüngeren Wohnkomplexen 7 und 8 sichtbar.

*Veränderungen in der sozialen Struktur*

Die Veränderung der *sozialen Struktur* der Wohnbevölkerung geht langsamer voran als erwartet. Hinweise auf Strukturveränderungen geben die Angaben zur beruflichen Qualifikation, der gegenwärtigen Tätigkeit und zum Einkommen.

Der Anteil der Einwohner ohne Berufsausbildung nahm seit 1992 leicht zu, der Anteil mit Hoch- und Fachschulausbildung nahm im gleichen Zeitraum ab (siehe Bild 2).

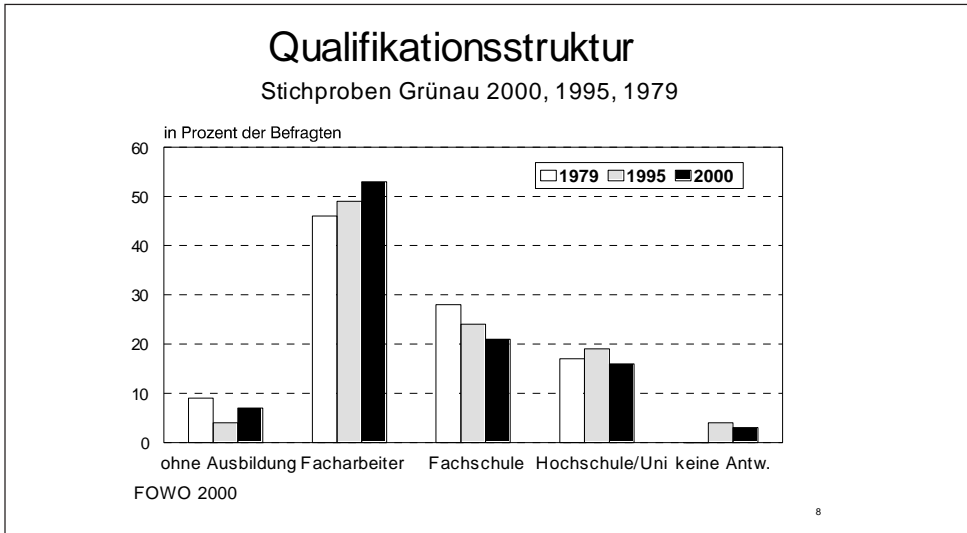


Bild 2: Die Entwicklung der Qualifikationsstruktur von 1979 bis 2000.

Die Einkommensstruktur spiegelt die veränderte Qualifikationsstruktur nur bedingt wider. Für die Einstufung in Einkommensgruppen wurden folgende Beträge gewählt:

Haushalts-Nettoeinkommen/Monat	DDR/Mark	BRD/DM
gering	< 1000	< 2000
mittel	< 2000	< 4000
hoch	> 2000	> 4000

Unter Zugrundelegung dieser Einkommensgruppierung ergab sich in unseren Stichproben von 1979 bis 2000 die Entwicklung, wie sie in Bild 3 dargestellt ist:

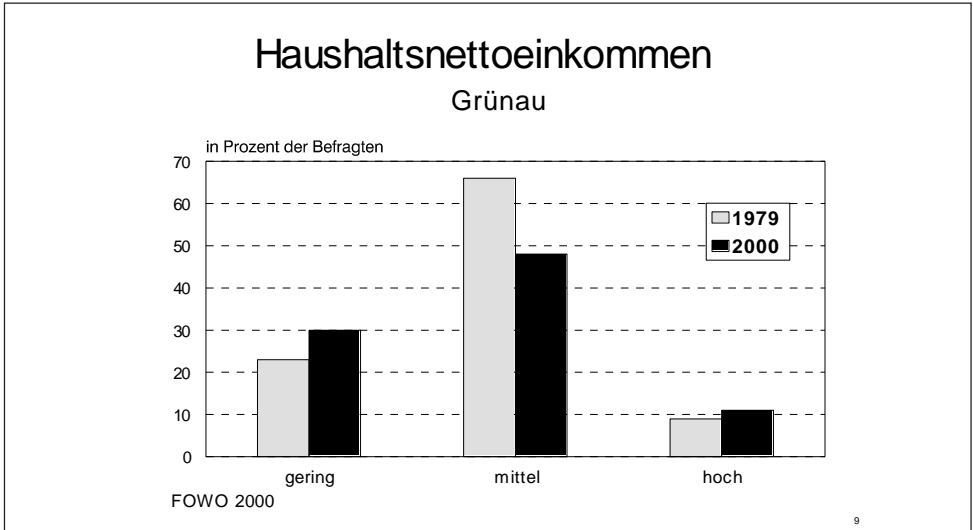


Bild 3: Ein Vergleich des Haushalts-Nettoeinkommens von 1979 bis 2000.

Eine geringfügige Polarisierung ist nicht zu übersehen: Der Anteil der Geringverdiener ist stärker auf Kosten der mittleren Einkommen gestiegen als der Anteil der Besserverdienenden.

Ein Vergleich der Grünauer Einkommen mit den Durchschnittseinkommen in der Stadt Leipzig im Jahre 1999<sup>7</sup> ergibt für die Leipziger einen Mittelwert von 1778 DM pro Monat und Person (Rentnerhaushalte, in denen die Mieter über 75 Jahre alt sind, wurden nicht berücksichtigt). Der Vergleich der Einkommensdaten der Stadt Leipzig 1999<sup>8</sup> mit der Stichprobe Grünau 2000 ist nur grobe Schätzung, da die Originaldaten aus diesen beiden Erhebungen zum Einkommen nicht direkt vergleichbar sind. Überschlägig käme für die Grünauer in etwa ein Mittelwert pro Person und Monat von 1168,70 DM heraus, d. h. das Durchschnittseinkommen ist in Grünau ca. 30 Prozent niedriger als in der Stadt Leipzig. Diese Relation ergab sich auch beim Vergleich der Werte der Stadt Leipzig mit Grünau aus der Kommunalen Bürgerumfrage 1995. Trotz der positiven Einkommensentwicklung seit 1995 ist der Abstand der Grünauer zum Stadtdurchschnitt unverändert geblieben.

Eine besonders markante Veränderung in der sozialen Struktur ergibt sich beim Vergleich des Anteils der Berufstätigen (siehe Bild 4). Grünau war ehemals ein Wohngebiet mit extrem hoher Absenz an Wochentagen. Heute hält sich fast die Hälfte der Bewohner auch an Wochentagen im Wohngebiet auf. Der Anteil der Arbeitslosen betrug in der Stichprobe 2000 rd. 19 Prozent (Durchschnittswert der Stadt Leipzig im September 1999 bei 18,9 Prozent<sup>9</sup>).

7 Vergleiche Statistischer Quartalsbericht Stadt Leipzig 4/1999. S. 16.

8 Vergleiche Kommunale Bürgerumfrage 1999. Amt für Statistik und Wahlen Stadt Leipzig.

9 Vergleiche Statistischer Quartalsbericht 4/1999 Stadt Leipzig. S. 25.

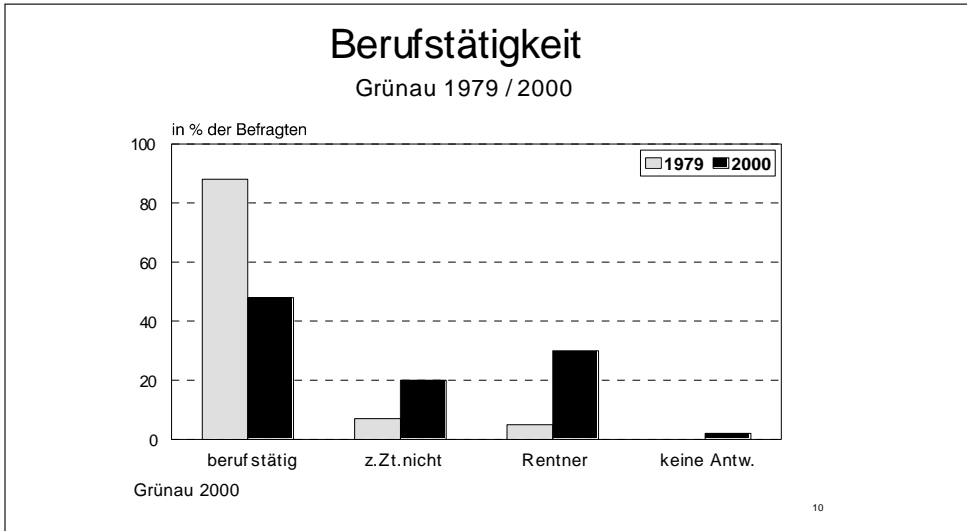


Bild 4: Entwicklung des Anteils der Berufstätigen von 1979 bis 2000.

Auch der Anteil an Wohngeldempfängern lässt Rückschlüsse auf die Veränderungen in der sozialen Struktur Grünaus zu:

Tabelle 1: Anteil der Wohngeldempfänger (in % der Stichprobe)

	2000	1995	1992
erhält Wohngeld	12,1	7,1	-
hat Wohngeld beantragt	2,5	3,6	41,0
Miete über 30 % des HH-NE	35,0	20,0	13,0
Miete ist problemlos tragbar	36,0	33,0	22,0

Legende: HH-NE Haushalts-Nettoeinkommen

Der Anteil derer, die über 30 Prozent des Haushalts-Nettoeinkommens für die Miete (einschließlich Nebenkosten) aufbringen müssen, ist von 1992 bis 2000 fast auf das dreifache gestiegen, aber der Anteil derer, die ihre Miete für »problemlos tragbar« halten, ist ebenfalls gestiegen. In dieser Statistik spiegelt sich folgender Sachverhalt wider: Einerseits gibt es prozentual mehr Wohngeldempfänger, andererseits führt die allgemeine Erhöhung der Durchschnittseinkommen dazu, dass von mehr Grünauern die Miete als bezahlbar angesehen wird. Allerdings verweisen auch diese Zahlen auf die Tendenz der sozialen Polarisierung. Es ist keine dramatische Polarisierung, sondern eher eine schleichende, von Jahr zu Jahr nur schwer zu erkennende, aber im Zeitraum der Intervalle nicht zu übersehende Tendenz. Ein Prozess hat eingesetzt, dessen Ergebnis in westdeutschen

Städten völlig selbstverständlich ist und die Segregation der Wohnquartiere bewirkte.<sup>10</sup> Jetzt entwickelt sich diese Segregation auch in ostdeutschen Städten und *ein* Segregationsfeld scheinen die »Plattensiedlungen« zu werden. Wohlgermerkt: Die soziale Mischung der Wohnbevölkerung, die als Besonderheit ostdeutscher Plattensiedlungen gilt, ist auch im Jahre 2000 noch nicht aufgehoben, betrifft aber in der Mehrheit die Altersgruppen ab 45 Jahre. Die älteren Grünauer, die vor 15 bis 20 Jahren hier angesiedelt wurden, werden zum großen Teil wohnen bleiben und sie sind es, die die soziale Mischung repräsentieren. So ist z. B. der Anteil der Bewohner ohne Berufsabschluss in den Altersgruppen über 45 Jahre bedeutend geringer als in den jüngeren Altersgruppen.

Die demografische Monostruktur ist zu einem großen Teil schuld daran, dass dem Wohngebiet Grünau nach der Wende so schnell der Stempel des negativen Images aufgedrückt werden konnte: Es sind immer die 35-45-Jährigen, die aufgrund ihres Stadiums im Familienzyklus ein besonderes Interesse an einem Eigenheim, am Garten und der Vergrößerung der Wohnfläche haben, und genau diese Altersgruppe dominierte Anfang der 90er Jahre in Grünau.<sup>11</sup> Man konnte sich ausrechnen, wann der Auszugsboom einsetzen würde. Aber merkwürdigerweise hatte damals kaum ein Wohnungsunternehmen ein Ohr für diese künftigen Veränderungen in der Alters- und Sozialstruktur Grünaus und schon gar nicht für die Probleme des drohenden Leerstandes.

### *Das Imageproblem*

Bis zum heutigen Tag ist ein Auf und Ab im *Fremdbild* des Plattenbaus zu beobachten. Es mag dabei regionale Unterschiede geben – z. B. zwischen Leinefelde und Halle-Neustadt – aber Grünau als größtes Plattenbaugebiet der Stadt Leipzig hat sich vom Negativimage noch nicht befreien können. Oft wird dafür vor allem den Medien die Schuld zugeschrieben. Das ist berechtigt, denn sogar die »Leipziger Volkszeitung« als regionales Massenblatt konnte dem Drang nach Negativschlagzeilen über Grünau nur selten widerstehen.<sup>12</sup> Im Unterschied dazu sind Besucher Grünaus – auch aus dem Ausland, z. B. im Zusammenhang mit den Einwohnerkongressen zum 20. und 25. Jubiläum Grünaus – äußerst angenehm überrascht, wenn sie Grünau zu Gesicht bekommen.

Was sind es für Bilder, die sich die Fremden machen, die Grünau nicht kennen? Es ist zum einen das verzerrte Bild von der Einförmigkeit, der Graueit und Langweiligkeit jeder »Ost-Großsiedlung«, es ist das Bild der Anonymität der Bewohner aufgrund der Einwohnerdichte, wie man sie aus westlichen Großstädten kennt, es ist das Bild der Beengtheit und Schlichtheit der Wohnungen mit geringem Komfort, aber es ist vor allem das verschwommene Bild von den sozialen Abgründen, die in jedem Plattenbau vermutet werden. Den Ostdeutschen, die einmal so glücklich über ihre neue Grünauer Wohnung waren, wurde nun von den Westdeutschen erklärt, was eine »soziale Adresse« ist und dass »man« besser nicht in der Platte wohnt, wenn »man« etwas darstellen will. Eine Wohnstil-Bewertung aus der saturierten Marktwirtschaftsgesellschaft Westdeutschlands, die über 40 Jahre Zeit hatte, auf dem Wohnungsmarkt zu differenzieren und die ihr

10 Vergleiche Anette Harth u. a.: Stadt und soziale Ungleichheit. Opladen 2000.

11 1992 waren 35 Prozent der Stichprobe der Intervallstudie in dieser Gruppe.

12 Dazu gab es ein »Forum Grünau« mit Vertretern der Presse am 24.3.2000 zum Thema »Grünau im Gerede: Schöner Stadtteil, schlechter Ruf«.

gemäß soziale Segregation auszubilden, wurde ziemlich plötzlich den Bürgern der ehemaligen DDR übergestülpt. Sowohl die Überstülper als auch die Überstülpten hatten vergessen oder noch gar nicht gewusst, dass in der ehemaligen DDR die Plattensiedlungen eben keine Wohngebiete für die »Niedrigverdiener« oder die fünf A der Gesellschaft waren oder sein sollten – für die Armen, die Ausländer, die Alleinstehenden, die Arbeitslosen und die Asozialen. In Grünau wohnte der soziale Durchschnitt der Leipziger Stadtbevölkerung, weder die wirklich Armen, die es auch im Sozialismus gab, noch die für DDR-Verhältnisse Reichen wie z. B. Spitzensportler, Handwerker oder Chefärzte.

Dieser importierten Sicht auf die Großsiedlung Grünau hatten die Grünauer zunächst nicht viel entgegenzusetzen. Das ändert sich in den letzten Jahren zaghaft: Das stark beschädigte Selbstbild beginnt sich zu restaurieren und an manchen Ecken glänzt es schon etwas. Das soll an folgenden Ergebnissen aus der Intervallstudie gezeigt werden:

Es wurde zum einen die Frage gestellt, ob sich das Wohnumfeld in den letzten 5 bis 10 Jahren eher verbessert oder eher verschlechtert hat und zum anderen wurde gefragt, wie sich das Rufbild (Image, Ansehen) Grünaus seit der Wende verändert hat. Das Ergebnis ist ambivalent (siehe Bild 5): Die Mehrheit – nämlich 55 Prozent – bestätigt im Jahre 2000 Verbesserungen ihres Wohnumfeldes, aber nur 22 Prozent finden, dass sich das Image Grünaus verbessert hat. Hier macht sich das subjektiv gebrochene Fremdbild bemerkbar, d. h. man weiß es genau, dass Grünau ein schlechtes Image hat, aber eigentlich kann das gar nicht stimmen, denn es hat sich doch vieles positiv entwickelt. Aus der Abbildung geht auch hervor, dass sich nach Meinung der Grünauer das Image seit 1995 weiter verschlechtert hat, obwohl das reale Wohnumfeld deutlich besser bewertet wird.

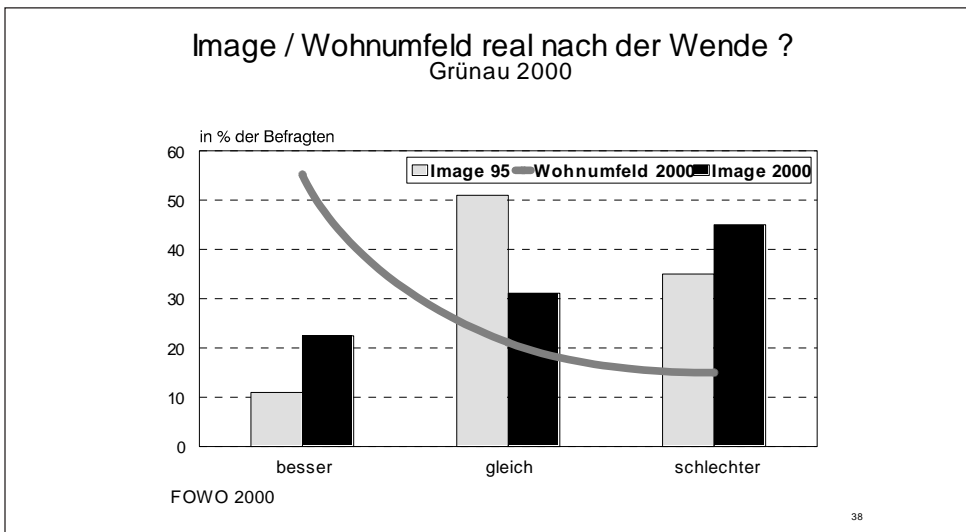


Bild 5: Entwicklung des Images Grünaus von 1995 bis 2000 im Vergleich zur realen Entwicklung des Wohnumfeldes aus der Sicht der Grünauer im Jahr 2000 (Kurve).

Es bestätigt sich die alte Erkenntnis, dass Stempel, Marken, Rufbilder usw. – einmal vergeben – sehr zäh haften bleiben und es vieler Anstrengungen bedarf, sie wieder zu entfernen oder zu überdecken. Der Stadtteil Grünau hat nämlich sein schlechtes Image nicht verdient!



## Denkmalpflege als Konfliktfeld

*Hubert Maaß*

Der Zweite Weltkrieg hinterließ auch in Leipzig umfangreiche Zerstörungen. Das vertraute Stadtbild aus meiner Kindheit war, so wie ich es bei meiner Heimkehr wieder vorfand, in sehr vielen Bereichen verschwunden. Das bestärkte mich, ein Studium im Bauwesen aufzunehmen. Das Mauern erlernte ich auf der Baustelle Poliklinik Härtelstraße. Da es aber mit dem Studium nicht so bald klappen wollte, besuchte ich zunächst für 3 ½ Jahre die Bildhauerklasse an der Leipziger Kunstgewerbeschule. Danach konnte ich endlich in Berlin-Weißensee Architektur studieren.

### *Erste Arbeitsjahre in Leipzig*

1955 kam ich zurück nach Leipzig. Hier war inzwischen viel geschehen. Die wichtigsten städtischen Gebäude wurden instandgesetzt, repariert oder wiederaufgebaut. Gleichsam symbolhaft erhielt eines der ersten öffentlichen Gebäude, das Alte Rathaus, ein neues Dach und sein Turm wieder seine Barockhaube. Erinnerung sei an den Wiederaufbau der zerstörten Westhalle des Hauptbahnhofes, dem in den folgenden Jahren Schritt für Schritt die Überdachungen des Querbahnsteiges und der Bahnsteighalle nachfolgten. Ich denke an die Arbeiten zur Wiederherstellung großer Bereiche im Neuen Rathaus und an die Wiederaufrichtung seiner stattlichen Turmhaube; bei der Neugestaltung des Stadtverordnetensaales Ende der 40er Jahre half ich bei den Stuckateurarbeiten.

Das Neue Gewandhaus war zerstört, aber die Restsubstanz hatte noch beträchtliche Werte, so dass es sinnvoll war, sie für einen späteren Wiederaufbau entsprechend zu sichern. Deshalb erhielt die äußerlich noch recht intakte Ruine ein neues Stahlbinderdach mit Holzschalung und Pappeindeckung.

Erwähnenswert ist auch die Rekonstruktion der Thomaskirche. In Vorbereitung des Bachjahres 1950 wurde die endgültige Gruft für den berühmten Thomaskantor eingeweiht.

Es war die Zeit der Sicherstellung des Bestandes, der Rettung von bau- und kulturhistorischen Werten und der Wiedernutzbarmachung desolater Substanz. Zurückblickend kann man nur bewundernd auf diese gewaltige Leistung in den ersten Nachkriegsjahren blicken und stolz auf die Generation der ersten Jahre sein, die zielstrebig das Fundament für ein neues Leipzig legte.

Meine erste Tätigkeit nach der Rückkehr war die Projektierung für das Sportforum und danach für die Leipziger Oper. 1960/61 wurde ich zu einem Zusatzstudium für industrielles Bauen bei Gesellschaftsbauten nach Leningrad (St. Petersburg) delegiert. Allerdings versuchte ich nach meiner Rückkehr vergebens, die erworbenen Kenntnisse in

Forschungs- und Entwicklungsabteilungen Leipziger Projektierungsbüros nutzbar umzusetzen.

Im Jahre 1964 wurde ich von der Abteilung Kultur des Rates der Stadt völlig überraschend zum ehrenamtlichen Beauftragten für Denkmalpflege berufen. Von meinem Vorgänger wurden mir eine Denkmalliste mit weniger als 100 Objekten und einige wenige ergänzende Unterlagen übergeben. Mühsam musste ich mich nacheinander mit den Objekten vertraut machen, wobei ich völlig auf mich allein gestellt war und auch noch keine Verbindungen zum Stadtplanungsbüro hatte. Auch über gesetzliche Grundlagen wurde ich von der Abteilung Kultur ungenügend aufgeklärt. Von den Entscheidungen zu Denkmälern erfuhr ich erst, wenn kaum noch Einfluss genommen werden konnte.

So wurde ich plötzlich in meine erste wichtigere Entscheidung – zum Objekt Neues Gewandhaus – hineingestoßen, als ich mit dem Leiter der Arbeitsstelle Dresden des Institutes für Denkmalpflege der DDR, *Hans Nadler*, bekannt gemacht wurde. Vorher belehrte man mich, dass der Beschluss zum Abbruch des Gewandhauses bereits abgeprochen sei. Nun stellte sich aber heraus, dass beim Institut kein Antrag für den Abbruch vorlag. Nach der anschließenden eingehenden Ortsbesichtigung erstellte ich wunschgemäß eine Einschätzung der Bausubstanz des Gewandhauses und verweigerte als Folgerung den Abbruch. Der Abbruch war jedoch in der Stadt bereits beschlossen und damit das Schicksal dieses Baudenkmals besiegelt. Mir wurde damit bewusst, dass zwischen dem Rat der Stadt Leipzig und den Verantwortlichen für die Denkmalpflege ein recht gestörtes Verhältnis bestand.

Natürlich gab es auch positive Aktionen wie die wohltuende Wiederherstellung des Königshauses am Markt, die Restaurierung des Schillerhauses in Gohlis und der Wiederaufbau des benachbarten Kastelangebäudes.

Aber es existierten weitere Abbruchbeschlüsse, von denen ich als Denkmalpfleger in der Regel erst erfuhr, wenn die Abbrucharbeiten begannen. So geschehen bei der Wittenbergischen Herberge in der Nikolaistraße oder beim Hotel de Saxe in der Klostergasse. Sie waren dann nicht mehr zu retten. Auch Deutrichs Hof sollte verschwinden. In der Katharinenstraße wurden die letzten barocken Objekte der Straßenseite beiderseits der Einmündung des Goldhahngäßchens beseitigt. Ähnlich großzügig wurde im Schuhmachergäßchen die barocke Nordseite bis auf das Riquethaus aufgegeben; sie hatte den Maßstab des Sträßchens durch ihre Kleinteiligkeit bestimmt. Etwas traurig erinnere ich mich noch an die beiden Gaststätten Schwalbennest und Fuchsbau in der Magazingasse, die den Reiz dieser Gasse sowohl als alte Substanz als auch durch ihre Funktion verkörperten. Diese Beispiele sollen belegen, dass anscheinend weniger bedeutende Bauten durchaus für den Wiederaufbau einer zerstörten Stadt wichtig sein können.

Zu den Abbrüchen muss ich natürlich auch sagen, dass bei manchem Objekt auf Grund seines Zustandes eine solche Entscheidung berechtigt war. Oder die Kosten und die Baukapazität rechtfertigten einen Erhalt nicht. Aber die in den 60er Jahren existierende Stimmung gegen alles Alte – leider auch im Bauwesen sehr verbreitet – trug beträchtlich zu kurzfristigen, wenig durchdachten Beschlüssen bei. Die Beräumung einer Ruine schien für machen Verantwortlichen auch ein gewisses Erfolgserlebnis zu sein.

In dieser Zeit erfolgte 1967 die Gründung des Büros des Chefarchitekten (BCA), in dem ich bald für Fragen der Stadtgestaltung tätig wurde. Damit hatte ich erstmals den notwendigen Kontakt zur Stadtplanung und die Möglichkeit, Gesichtspunkte der Denkmalpflege in die Planungsarbeiten einfließen zu lassen.

Leider verloren wir auch die Auseinandersetzung um die Erhaltung von Deutrichs Hof, trotz eindeutiger Nachweise und Argumente, trotz persönlichen Einsatzes des neuen Chefarchitekten *Horst Siegel*. Ratsbeschlüsse zurückzunehmen war eben ein Sakrileg gegen die Unfehlbarkeit des Partei- und Staatsapparates.

### *Streitobjekt Universitätskirche*

Die ersten Aufgaben des BCA waren die Ausarbeitung des Generalbebauungsplans für die Stadt und das Stadtzentrum sowie die Gestaltung des Karl-Marx-Platzes mit einem neuen Universitätsgebäude. Bei den Anlaufarbeiten zum Wettbewerb für diesen Platz erfuhr ich offiziell, dass die Vorzugsvariante des Vorsitzenden des Staatsrates der DDR, *Walter Ulbricht*, eine Lösung ohne die Universitätskirche sei. Verständlicherweise wurde dies von der Bezirksleitung der SED konsequent vertreten, dagegen von den Mitarbeitern des BCA fast einhellig abgelehnt. Ich hatte an den Abriss der Universitätskirche nicht glauben wollen, als mir dieser hinter vorgehaltener Hand angedeutet wurde. Deshalb hatte ich mich bereits mit dem Gebäude etwas mehr vertraut gemacht. Die Kirche stellte nach meiner Einschätzung in der Leipziger Gotik das künstlerisch wertvollste Bauwerk dar und war sehr reichhaltig mit Grabmalen und Epitaphen von Personen vor allem der Universitätsgeschichte ausgestattet. Sie war ja nach der Säkularisierung des Dominikanerklosters die Aula der Universität geworden. An ihrer Erhaltungswürdigkeit gab es keinen Zweifel. Das Institut für Denkmalpflege, Arbeitsstelle Dresden, als zuständige fachwissenschaftliche Einrichtung wartete vergebens auf eine offizielle Anforderung für eine entsprechende Stellungnahme. Über die sich zuspitzende Situation hielt ich den Arbeitsstellenleiter *Nadler* auf dem Laufenden. Inzwischen hatte ich eine Bergungsliste zusammengestellt, aber keiner zeigte dafür Interesse. Stadtrat *Rudolf Klatte* vom Hauptplanträger bezog sich nämlich auf ein entsprechendes Verzeichnis des VEB Leipzig-Projekt von 1965, das in keinem Punkt mit dem Institut für Denkmalpflege abgestimmt war und wogegen ich in Widerspruch ging. In seinem Auftrag informierte ich daraufhin im Dezember 1967 die Abteilung Kultur beim Rat der Stadt, dass sie bis Ende März 1968 durch den Rechtsträger Universität ein Abbruchprojekt unter Einbeziehung des Instituts für Denkmalpflege erarbeiten lassen solle, aus dem auch hervorgehe, was zu bergen, wie es sicherzustellen und einzulagern sei. In meiner ehrenamtlichen und beratenden Funktion war ich nicht befugt, Aufträge solcher Art selbst zu erteilen. Da sich jedoch gar nichts bewegte, habe ich im März 1968 in einer Aktennotiz an Stadtrat *Rudolph Gehrke* – zuständig für Kultur – nochmals dringlich das Abbruchprojekt angemahnt. Hilfe suchte ich auch bei zuständigen Stellen der Universität. So wurde nochmals eine gründliche Fotodokumentation aller Details und des Inventars angefertigt. Vom stellvertretenden Leiter der kunstwissenschaftlichen Fakultät, *Ernst Ullmann*, erhielt ich eine Absage mit dem Bemerkung, dass ihm dieses Eisen zu heiß sei. Von den Mitarbeitern des BCA wurden alle Möglichkeiten zum Erhalt der Kirche untersucht, sogar der Teilabriss des Chores zum Platz angeregt, um die Kirche hinter einem Blendflügel zu verstecken. Dem neuen Chefarchitekten, *Siegel*, der damals mit Leipzig noch nicht so vertraut war, erläuterten einige unserer Kollegen im Kirchenschiff die Situation und die bedrohten Werte. Daraufhin wagte er beim Ersten Sekretär der SED-Bezirksleitung, *Paul Fröhlich*, einen entsprechenden Vorstoß, aber handelte sich vermutlich einen Rüffel ein.

So kam der Tag der Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung. Abgeschirmt von lästigen Besuchern wurde der Bebauungsplanentwurf von *Henselmann* als Grundlage der weiteren Projektierung beschlossen, wie zu erwarten ohne Kirche. Der Stadtrat für Bauwesen hatte für diesen Fall vorsorglich alle Abbruchmaßnahmen vorbereiten lassen. Ich wurde Tags darauf kurz vor Mittag in die Kirche bestellt, um nun zu sagen, was zu bergen sei. Meine Bitte, leitend die Bergungen zu übernehmen, wurde erfüllt, jedoch mit der Einschränkung, dass ich dafür nur drei Tage Zeit hätte. Mit einer Schar von etwa sechs Steinmetzen gelang es, weit über 100 Objekte zu retten. Während der Arbeiten versuchte *Nadler*, mir zu helfen. Aber er wurde sofort schimpflich davon geschickt. So ging ein völlig erhaltenes Denkmal, das sogar die Bomben verschont hatten, dahin. Das gleiche Schicksal erlitten auch die beachtlichen Architekturen der Universitätsgebäude *Augusteum* und *Johanneum*. Die Missfallensäußerungen der Bevölkerung vor der Kirche habe ich nicht mitbekommen, ich war fast ununterbrochen im Innern. Nach der Sprengung konnte ich aus dem prächtigen Giebelfeld des *Augusteums* nur einen Kopf sicherstellen, alles Übrige war völlig zertrümmert. Das geborgene Inventar wurde hauptsächlich im Keller des ehemaligen Reichsgerichts eingelagert, leichtere Objekte übernahm die Universitätsverwaltung, vor allem vertreten durch *Josef (Sepp) Paulus*. Auf das Bergungsgut hatte ich später keinen Einfluss mehr.

Danach folgten die Planung und Projektierung der neuen Universitätsgebäude. Die Denkmalpflege hatte geborgene Objekte einzuordnen. Dafür in Frage kamen einige Grabplatten aus dem ehemaligen Klosterkreuzgang und das Denkmal des für die Entwicklung der Universität so wichtigen Rektors *Kaspar Börner*. Auch die Einbindung des bereits Jahre vorher geborgenen sogenannten Schinkeltores des alten Geutebrückschen *Augusteums* in die Universitätsstraße will ich hier nicht vergessen. Das Leibnizdenkmal erhielt seinen dritten Standort. Nur das künstlerisch wertvollste der Bronzestandbilder – *Albrecht Thaer* von Bildhauer *Ernst Rietschel* –, das schon Jahre vorher an die *Johannisallee* verbannt worden war, konnten wir hierbei nicht wieder ins Stadtzentrum zurückholen.

Nunmehr entwickelte sich die Zusammenarbeit mit der Arbeitsstelle Dresden des Instituts für Denkmalpflege. Ihr Leiter, *Nadler*, und der Leipziger Chefarchitekt, *Siegel*, vereinbarten regelmäßige Konsultationen zu allen anfallenden Fragen, was sich in zunehmendem Maße günstig auswirkte. Außerdem wurde auf *Nadlers* Betreiben im Kulturbund Leipzig die Gesellschaft für Denkmalpflege gegründet, in der sich etwa 20 engagierte Leute aus den unterschiedlichsten Kreisen zusammenfanden. Dies gab auch entsprechende Impulse für die Abteilung Kultur, was schließlich zur Gründung eines eigenen Büros und eines Baubetriebes für Denkmalpflege (VEB Denkmalpflege) führte. Damit waren völlig neue Voraussetzungen für eine erfolgreiche Arbeit geschaffen, denn ein ehrenamtlich Beauftragter für Denkmalpflege kann, wenn er dazu noch allein agieren muss, die Fülle seiner Probleme für eine Großstadt mit noch so großem Einsatz nur halbwegs bewältigen.

### *Flächendenkmal Stadtzentrum*

In der Denkmalliste war das Stadtzentrum Leipzig als Flächendenkmal ausgewiesen, da seine Straßenstruktur und sein Bebauungsgrundriss seit der Stadtgründung im wesentlichen erhalten blieben. Die im Laufe seiner Geschichte entstandene Zusammensetzung seiner Einzeldenkmale und ihre funktionellen, historischen und gestalterischen Bezie-

hungen zueinander gebieten, bei der Planung und bei jeder Maßnahme an oder auch im Bereich von Einzeldenkmälern auf diese Zusammenhänge zu achten, um störende Eingriffe zu vermeiden. Nachdem dieser Gesichtspunkt in den Jahren zuvor oft vernachlässigt worden war, wurde er mit dem Generalbebauungsplan für das Stadtzentrum nun Grundlage der Arbeit.

Es war an der Zeit, das Erscheinungsbild des Stadtzentrums sichtbar zu verbessern, damit die zu den Messen zahlreich anreisenden ausländischen Besucher einen möglichst positiven Eindruck von Leipzig gewannen. Für viele Baudenkmale bedeutete das zumindest eine äußere Rekonstruktion und Farbgebung; an besonders wichtigen Objekten wurden auch Maßnahmen zur Erhaltung der inneren Substanz durchgeführt.

Die Westseite der Katharinenstraße wurde bei der Gestaltung des Sachsenplatzes durchgängig renoviert. Am Romanushaus waren schon Anfang der 60er Jahre Maßnahmen im Inneren und im Hof erfolgt, doch leider ohne die erforderliche Sorgfalt, so dass unersetzliche Innenarchitekturen und der südliche und der westliche Hofflügel verloren gingen. Ähnliche Verluste gab es bei den Nachbarhäusern Nr. 19 und Nr. 21. Am Fregehaus Nr. 11 jedoch lief alles vorbildlich. Sorgfältige Bestands- und Bauanalysen und Geduld bei den Arbeiten bescherten uns bis dahin unbekannte historische Details und Erkenntnisse. Dies ermöglichte offensichtlich der neue Betrieb für Denkmalpflege mit seinen Fachleuten und Spezialisten.

Als Vergleich kann man die Renovierungen der Marktfassaden betrachten, wobei etliche Entstellungen aus der Vergangenheit beseitigt wurden und ein guter Gesamteindruck entstand. Das die Nordseite bestimmende Dachtürmchen war bereits projektiert, wurde jedoch mangels Gerüste nicht realisiert. Das wichtigste Objekt außer dem Alten Rathaus aber, Barthels Hof Nr. 8, kam nicht aus den Schwierigkeiten heraus. Rechts-träger und Nutzer war der VEB Baureparaturen, der bei der Übernahme des Hauses den Auftrag erhielt, es nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten zu rekonstruieren. Es gab eine ausführliche denkmalpflegerische Vorgabe und es gab auch regelmäßige Beratungen mit den Projektanten des Hauses, aber die jährlich für das Gebäude eingeplanten Baukapazitäten wurden regelmäßig bis zu 80 Prozent an anderen Objekten eingesetzt. Barthels Hof wurde bis zur Wende nie fertig.

In Beziehung zum Markt steht das Barfußgäßchen mit anschließender Kleiner Fleischergasse und der Klostersgasse, damals ein Bereich mit erheblichen Schäden. Der »Kaffeebaum«, umgeben von Baulücken und Halbruinen, wurde wiederholt renoviert und umgebaut. Wichtig waren die Lückenschließungen links daneben sowie in der Klostersgasse Nr. 7/9 mit einer Kopie des Tores vom Hotel de Saxe. Für die desolaten Gebäude bis zum Ring entstanden verschiedene Entwürfe, aber sie blieben aus Mangel an Kapazitäten für traditionelle Baumethoden auf dem Papier. Die Festlegung auf hauptsächlich industrielles Bauen war ein erheblicher Hemmschuh für Rekonstruktionen in der Altstadt. Das problematischste Objekt Klostersgasse Nr. 3/5 kam aus diesem Grunde ebenfalls nicht über einen Rekonstruktionsentwurf und einige Stabilisierungsversuche hinaus.

Die Hainstraße bereitete für ihre Renovierung und die erforderlichen größeren Baumaßnahmen heftige Probleme; denn diese ließen sich wegen ihrer Enge und der Vielzahl der Objekte nur mit einer Großbaumaßnahme bewältigen. Aber während der Messen konnte man die Straße nicht so lange sperren. Es gab bereits Überlegungen, über die Fußgängerzone eine durchgehende Baustellenplattform zu errichten, um rationell und mit weniger Störungen arbeiten zu können.

Inzwischen erfolgten Untersuchungen an den Einzelobjekten. Es gab eine größere Baulücke und zwei Problemschwerpunkte. Der eine war Webers Hof, die Nr. 3, ein ursprüngliches Renaissancegebäude mit einem verzierten Holzerker, das im 19. Jahrhundert über dem zweiten Obergeschoss aufgestockt worden war. Infolge der Vernachlässigung verfielen die oberen Stockwerke sehr schnell und drohten einzustürzen. Die Straßenfassade bauchte in Höhe Erkeroberkante schon bedenklich aus. Mit einer Diplomarbeit entstand ein Rekonstruktionsentwurf, den Renaissancegiebel wieder herzustellen, so wie er nun nach der Wende gebaut wurde.

Der andere Problemschwerpunkt waren die Häuser Hainstraße Nr. 6 und 8. Die Nr. 6 musste als erste endgültig aufgegeben werden. Ich erlebte noch den geschlossenen Hof in schöner Fachwerkarchitektur. Aber bei ausbleibender Pflege besonders der Dächer und vor allem, wenn ein Gebäude leer steht, zerfällt Fachwerk schnell. Der Flügel zur Straße hätte bei sofortigen Maßnahmen noch gerettet werden können, aber die kamen nicht zustande. Heute bedauere ich, dass der Neubau nach der Wende einen unverständenen und schlechten Nachbau der bereits früher veränderten Barockfassade darstellt.

Im Nachbarhaus Nr. 8 mit dem reich verzierten Erker aus der Übergangszeit zum Barock, der später um ein drittes Stockwerk erhöht wurde, betrieb die Familie *Goldschmied* eine historische Bäckerei, die dann volkseigen und bald stillgelegt wurde. Der Abbruch von zwei Geschossen des kleinen Treppenhauses gefährdete das Haus insofern, als die beiden Obergeschosse und das Dach nicht mehr zugänglich waren. Ein noch zuletzt eingebauter Lastenaufzug zum ersten Obergeschoss verursachte an der alten Stuckdecke erhebliche Zerstörungen. Aber das leer stehende Haus musste wie auch die ganze Hainstraße warten.

Besser waren die Voraussetzungen am Thomaskirchhof. Vor allem forderte die Bachpflege eine Lösung für das Bacharchiv, welches vorübergehend im Gohliser Schlößchen untergebracht war. So lenkte 1966 der damalige Leiter des Archives *Werner Neumann* meine Aufmerksamkeit auf das Gebäude Thomaskirchhof Nr. 16, auf alten Stichen als das Bosesche Haus bezeichnet. Im Erdgeschoss wurde gerade ein Laden frei, der im Inneren vom Tordurchgang durch zwei Rundsäulen mit Wandausfachung getrennt war. Über den Hof ging es zum Kabarett Pfeffermühle. *Neumann* zeigte mir ein zaghaftes Interesse am Laden, um an der Thomaskirche mit einem Informationsstand vertreten zu sein. Dabei äußerte er eine leise Hoffnung, später einmal das ganze Haus beziehen zu können, und zeigte mir im Hinterflügel in einer Wohnung Reste eines Saales, der nach seinen Recherchen zu Bachs Zeiten existierte. Er verwies auch auf die überlieferte freundschaftliche Nachbarschaft der Bachschen und der Boseschen Familien und auf dort gemeinsam aufgeführte Konzerte. Ich war von seiner Idee voll begeistert und empfahl ihm als ersten Schritt, unverzüglich bei der Abteilung Kultur den Erwerb des Ladens zu beantragen und seine Zukunftspläne dem Stadtrat vorzutragen. Dieser Tag war für mich die Sternstunde des Bachzentrums, so wie es heute steht.

Alles geschah wie vorgedacht: Der Informationsstützpunkt fand regen Zulauf und die Mieter des Hauses wurden »umgelenkt«, d. h. sie zogen aus. Beim BCA erfolgten schließlich erste Untersuchungen und endlich lagen von Seiten des Bach-Archivs und der Abteilung Kultur Lösungskonzeptionen vor. Der Bau begann mit notwendigen Teilabbrüchen, bis die historische Substanz sichtbar wurde, nämlich ein ursprüngliches Renaissancevorderhaus, das beim barocken Erweiterungsbau der Hofflügel im gleichen Sinne angepasst worden war. Die sich ergebende Eingangshalle verblieb in der Renaissance. Bei den



weiteren Arbeiten bereitete der kleine Barocksaal mit einer Deckenöffnung ins Dachgeschoss und dem Deckenbild einige Mühe. Die Gestaltung der schlichten Hoffassaden mit barocker Illusionsmalerei nach historischem Befund war für Leipzig eine Neuheit.

Das Bachzentrum Leipzig löste zwingend die Rekonstruktion des gesamten Thomaskirchhofes aus, die sich weiter am Ring bis zur Schulstraße erstreckte. An der Nordseite, Ecke Klostergasse, wurde das ehemalige recht verkommene sogenannte Indantren-Kaufhaus zum Vorzeigekaufhaus für Textilien, genannt »Kaufhaus Topas«. Gleichzeitig wurde für die Ausgestaltung der Läden und Gaststätten von den Betreibern viel Mühe verwendet. Alle Innenausstattungen mussten gestalterisch geprüft und städtebaulich bestätigt werden, um ein besseres Niveau zu erzielen. Diese Praxis hatte sich bereits mehrfach bewährt, z. B. bei den Läden im Alten Rathaus oder der Adlerapotheke in der Hainstraße. Die Abteilung Handel und Versorgung erkannte auch den Wert dieses Verfahrens für den Handel selbst und legte nun großen Wert auf die Zusammenarbeit mit dem BCA.

Denkmalpflegerisch wichtig wurde die Rekonstruktion von Auerbachs Keller. Durch eine sogenannte Modernisierung im Hallenbereich zur Tanzgaststätte Jahre zuvor waren die Kronleuchter für die Installation einer Neonbeleuchtung zur Hälfte zerstört und typische Lautsprecherkästen an der Decke aufgehängt worden. Infolge dieser über Jahre dauernden Funktion verschmutzten die Wandbilder durch Tabakrauch und Staub arg. Dieser Niveauabfall beschädigte den weltweiten Ruf der Gaststätte erheblich. Deshalb musste der historische Zustand wieder hergestellt werden, wobei geschickt eine Garderobe anstelle früherer Wandhaken einzuordnen war. Die Kronleuchter wurden wiederhergestellt und zusätzlich wurde eine Wandbeleuchtung in gleicher Gestaltung angebracht. Vor allem erfolgte die restauratorische Säuberung der Gemälde.

Eine der letzten Maßnahmen an öffentlichen Innenräumen war die denkmalgerechte Herstellung der großen Feierhalle des Südfriedhofes. Dieser Raum war umgebaut und im Laufe der Jahre farbig und gestalterisch völlig entstellt und auch noch vernachlässigt worden. An eine bauliche Wiederherstellung nach alten Plänen war aber nicht zu denken. Trotzdem gelang die Schaffung der ursprünglichen Atmosphäre mit relativ sparsamen Mitteln, die von der Erweiterung des Ehrenhaines abgezweigt werden konnten. Die Farbgestaltung erfolgte nach Farbspuren vor Ort und alten Fotos in vereinfachter Form. Die unzureichende Beleuchtung wurde durch neugestaltete schmiedeeiserne Kronleuchter ersetzt, und es wurde neues Gestühl beschafft. Die moderne Akustikanlage liegt kaum sichtbar in den Wandpfeilern angeordnet. Dem Grabredner diente nun statt der vorherigen Kanzel ein schlichtes Pult mit niedrigerem vergoldeten Gitter.

Als ein letztes Beispiel für denkmalpflegerische Arbeit an Innenräumen sei der Hauptbahnhof genannt. In den letzten Jahren vor der Wende wurden seine Mitropa-Säle umfangreich rekonstruiert, die besonders verschlissen waren. Dabei erfolgten Farbuntersuchungen der Säle. Der mittlere, der sogenannte Festsaal, entpuppte sich in englischroter Farbe mit goldenen Bändern und Absätzen, welche mangels Blattgold durch weiß ersetzt wurden. Seine alten Gemälde, die auf dem Dachboden des Bayrischen Bahnhofes wiederentdeckt wurden, nahmen nach ihrer Restaurierung den ursprünglichen Platz wieder ein. In den Wartesälen mussten fast alle Paneele ersetzt werden. Die Ausgänge erhielten dabei erstmals Windfänge. Viele funktionsbedingte Änderungen mussten dabei der ursprünglichen Gestaltung angepasst werden. Das im Anschluss zum östlichen Wartesaal befindliche Kleine Restaurant konnte ich im fertigen Zustand nicht mehr erleben, da ich erkrankte.

### *Denkmalpflege in den Außenbezirken der Stadt*

Ich müsste noch eine ganze Reihe von Einzelmaßnahmen im Stadtzentrum aufführen, wie in der Schillerstraße oder der Nikolaistraße/Ritterstraße mit Nikolaikirche, die für den Erhalt und die Gestaltung der Innenstadt wichtig waren, doch muss einiges noch zur übrigen Stadt gesagt werden, wo ein breites Betätigungsfeld für die Denkmalpflege liegt. Durch Ausweitung und Eingemeindung ist die Großstadt im 19. Jahrhundert entstanden. Die Industrialisierung brachte Fabriken und Arbeiterwohnungen, auch Nobelviertel und neue gesellschaftliche Einrichtungen zustande. Ihr fielen aber auch viele historische Werte zum Opfer, z. B. sind die berühmten bürgerlichen Barockgärten bis auf Spuren für die Bebauung parzelliert worden und andere Denkmale sind verschwunden. Deshalb hatte und hat die Denkmalpflege verstärkt auf die Spuren und Reste dieser Entwicklung zu achten.

Alte Ortslagen wie Lindenau oder Connewitz sind kaum mehr zu erkennen. Plagwitz ist eine im 19. Jahrhundert modernisierte Ortslage mit Rathaus, Kirche, Schule, Altenheim und Kindergarten sowie Postgebäude. Die gesamte alte Substanz wurde vorher beseitigt. Trotzdem ist diese Ortslage als solche wiederum besonders denkmalwürdig, auch mit der ehemaligen Kammgarnspinnerei. Dazu gehört auch der Stadtteil Schleußig als ein Wohnviertel für den mittleren und gehobenen Mittelstand.

Das 19. Jahrhundert hinterließ uns Wohnviertel des Historismus, um die uns manch andere Stadt heute beneidet. Zum Stadtrand hin blieben aber alte Ortslagen zumindest in ihrem strukturellen Zusammenhang noch recht gut erhalten. Vorzeigebispiele sind Wahren, Probstheida, Knauthain, Dölitz und andere. Besonders hier verknüpfen sich auch Aspekte ländlichen Bauens mit Spuren slawischer Vergangenheit. Alte Ortslagen haben alle ihre eigene Geschichte, aus der heraus manche örtliche Gegebenheit gedeutet werden kann, sind also bei Denkmalerfassungen oft sehr wichtig.

Im weiten Feld der äußeren Stadt entstanden zahlreiche Bauten und Anlagen, die erst in den letzten Jahren der DDR in der Denkmalliste erfasst wurden. Denkmale der Produktionsgeschichte wie Fabrikanlagen und solche des Verkehrswesens wurden immer wichtiger und auch die Architektur der Moderne wie des Bauhauses wurden ins rechte Licht gerückt.

\* \* \*

Das Feld denkmalpflegerischer Aufgaben vergrößerte sich ständig. Kontrollen und Neuerfassungen verschafften eine bessere Übersicht und Grundlagen vor allem auch für die weitere Stadtplanung. Die Liste der Baudenkmale der Stadt wies 1989 insgesamt 1410 Objekte auf.<sup>1</sup>

Im November 1988 gab ich meine Berufung als Beauftragter für Denkmalpflege an die Abteilung Kultur wegen Erkrankung zurück. In den 24 Jahren dieser Tätigkeit erlebte ich anfänglich gravierende Enttäuschungen. Aber durch zunehmenden Einsatz zuerst einzelner, dann jedoch von immer mehr Enthusiasten für unser geschichtliches und kul-

<sup>1</sup> Siehe Wolfgang Hocqué: Leipzig. Baumeister und Bauten. Berlin. Leipzig, 1990. S. 5. – Inzwischen sind über 15 000 Baudenkmale aufgelistet. Siehe: Leipziger Amts-Blatt vom 2.11.2002. S. 2.

turelles Erbe nahm das Verständnis für die Pflege und Erhaltung der Denkmale und ihre unverzichtbare Bedeutung für unser Leben stetig zu, was sich in breitem Maße auch in der Bevölkerung widerspiegelte.

Für die gemeinsamen Erfolge danke ich all jenen, die mir mit Fachwissen, mit Einsicht und gutem Willen oder anders helfend zur Seite gestanden haben.

## Bauleute haben Namen

*Siegfried Schlegel*

*»Wer baute das siebentorige Theben?  
In den Büchern stehen die Namen von Königen.  
Haben die Könige die Felsbrocken herbeigeschleppt?  
Und das mehrmals zerstörte Babylon –  
Wer baute es so viele Male auf? In welchen Häusern  
Des goldstrahlenden Lima wohnten die Bauleute?  
Wohin gingen an dem Abend, wo die Chinesische Mauer  
fertig war  
Die Maurer? Das große Rom  
Ist voll von Triumphbögen. Wer errichtete sie? Über wen  
Triumphierten die Cäsaren? Hatte das vielbesungene  
Byzanz  
Nur Paläste für seine Bewohner? Selbst in dem  
sagenhaften Atlantis  
Brüllten in der Nacht, wo das Meer es verschlang  
Die Ersaufenden nach ihren Sklaven.«  
Bertolt Brecht, Fragen eines lesenden Arbeiters.*

In den zurückliegenden Jahrhunderten, aber auch in der gegenwärtigen Gesellschaft hatten und haben oft nur Bauherren und eventuell Architekten einen Namen. Bauunternehmen werben mit ihren Bauwerken, von den Arbeitern hingegen erfährt man fast nichts. In der DDR hatten Bauarbeiter einen Namen. In Leipzig waren Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre durch die erste Komplexwohnungsbaustelle »Messemagistrale Straße des 18. Oktober« die Montagebrigadiere *Fritz Gutzeit* (Punkthochhäuser PH 16) oder *Wolfgang Zscherneck* und *Norbert Hönsch* (P 2/11) den Bauleuten und durch die Presse vielen Leipzigern bekannt. Ich lernte sie während meiner Einsätze in der Montage auf der Baustelle Ende 1969 bis Anfang 1970 sowie im Sommer 1972 persönlich kennen. *Fritz Gutzeit* hatte in *Ulli (Hans-Joachim) Böttcher* als Brigadier einen würdigen Nachfolger. Diese Brigade hat sämtliche PH-16-Hochhäuser in Leipzig montiert.

Ich selbst absolvierte von 1969 bis 1972 eine Lehre zum Baufacharbeiter mit Abitur an der Betriebsberufsschule (BBS) »Makarenko« des Wohnungs- und Gesellschaftsbaukombinates Leipzig (WGK), ab Januar 1972 Baukombinat Leipzig (BKL), und war am Bau von Kindergärten in der Krönerstraße, Maurice-Thorez-Straße und Gerhard-Ellrodt-Straße sowie an Umbauten im Reichsbahnausbesserungswerk »Einheit« in Engelsdorf beteiligt. Bis Anfang der 70er Jahre wurden viele Gesellschaftsbauten in monolithischer

Ziegelbauweise errichtet, darunter viele Kindergärten von Lehrlingen. Angesichts des immer mehr dominierenden Montagebaus sahen wir Lehrlinge damals nicht ein, dass Mauern und Putzen einen solchen Stellenwert in der Ausbildung hatten.

Diese Fertigkeiten sollten sich beim innerstädtischen Bauen in den 80er Jahren aber noch bewähren. Nicht wenige nutzten diese Fähigkeiten in der Freizeit, um für sich ein Haus zu bauen oder nebenbei Geld zu verdienen. Die »Messen der Meister von Morgen« (MMM), die von der Freien Deutschen Jugend und dem Freien Deutschen Gewerkschaftsbund in Leipzig organisiert wurden, waren durch die notwendige Unterstützung der staatlichen Leitungen der Betriebe und Kombinate eine Möglichkeit für Jugendliche, über die tägliche Arbeit hinaus zu denken. Auf der Zentralen MMM 1970 fand das Projekt von Lehrlingen des Klubs Junger Bautechniker der Betriebsberufsschule des WGK Leipzig über den vielfältigen Einsatz von Containern in der Verflechtung von Materialbereitstellung, Vorfertigung und Baustellenprozessen große Beachtung, das durch den späteren BKL-Betrieb »Bautechnologische Versorgung« beim Einsatz von EDV-Technik in den 80er Jahren beispielhaft beherrscht wurde. Die Kombinatdirektoren – u. a. *Jörg Scheibner* und *Peter Schulze* – setzten in die Jugend großes Vertrauen. Als Mitglieder der FDJ-Leitungen der BBS oder des Kombinates wurden wir ebenso wie die Leitungen der Gewerkschaft über neue Entwicklungen und Probleme informiert. In Erinnerung ist mir ein Gespräch 1971 beim Bezirksbaudirektor *Dieter Naumann*, in dem er darüber informierte, dass sich das Bauen in der Inneren Westvorstadt wegen ungünstiger Baugrundverhältnisse, die Sondergründungen erforderlich machten, verzögerte und stattdessen der Standort Löbnitz vorgezogen werden musste.

Durch die Mitarbeit in der FDJ-Leitung der BBS erhielt ich als Lehrling eine Einladung zur 25. Sitzung des Staatsrates am 19. Juni 1970, die von *Walter Ulbricht* geleitet wurde und sich mit der Aus- und Weiterbildung der Werktätigen und der Berufsausbildung beschäftigte und dazu Beschlüsse fasste. Ein Fazit der damaligen Beratung war: »Bildungsschulden von heute sind Planschulden von morgen«. Auf heute umgemünzt heißt dies, Defizite in Struktur und Inhalt des Bildungswesens schaffen Probleme in der Wirtschaftsentwicklung und im Wettbewerb auf dem Weltmarkt. Mit der leistungsfähigen Betriebsberufsschule »Makarenko« und der Betriebsakademie leistete das Kombinat selbst einen wichtigen Beitrag zur Aus- und Weiterbildung von Facharbeitern und Meistern.

In dieser Zeit konnten sich Jugendliche an Jugendobjekten und in Jugendbrigaden bewähren, darunter der Brigadier *Falko Reise*, der mehrere Jahre Mitglied des FDJ-Zentralrates war. Auch wenn vieles durch die Partei- und staatlichen Leitungen organisiert wurde, nachhaltig wirkten diese Initiativen nur dann, wenn die Arbeiter sie zu ihrer Sache machten.

### *Schönefeld war das Gesellenstück – Grünau sollte das Meisterstück werden*

Während meiner Armeezeit und auch während des Studiums an der Technischen Universität Dresden zum Diplom-Ingenieur für Technologie der Bauproduktion hatte ich ständig Kontakt zum Baukombinat und konnte durch die Betriebszeitung die Entwicklung gut verfolgen. Ich war zum Studium delegiert und faktisch nur freigestellt.

Eine technische und technologische Meisterleistung von internationaler Bedeutung vollbrachte das WGK mit dem Bau des Wohnhochhauses »Wintergartenstraße« am

Hauptbahnhof. Bereits während des Gleitprozesses wurden die noch heute sichtbaren, bereits mit innerer Wärmedämmung vorgefertigten kleinformigen Außenplatten in die Gleitschalung eingesetzt und mit Edeldahlankern an der Tragschichtbewehrung befestigt, wodurch die dreischichtige Außenwand bereits im Gleitprozess hergestellt wurde.

Die Brigade von *Dieter Klöhm* wechselte damals vom Spezialbaukombinat Magdeburg zum WGK und blieb bis zur Wende ein Kollektiv, das sich im konstruktiven Betonbau auch bei anspruchsvollen Aufgaben in Tempo und Qualität bewährte.

Ein Wort zum Verhältnis von Architekten, Planern und Bauarbeitern. Obwohl Planer und Architekten im Betrieb »Vorbereitung« seit der WGK-Bildung 1969 dem Kombinat angehörten, sprachen bis in die 80er Jahre nicht wenige Arbeiter nur von den »Weißkitteln«. Nicht zuletzt durch den Einsatz von Hoch- und Fachschulkadern, die oft selbst in der Berufsausbildung das Arbeiten »von der Picke auf« gelernt und sich durch Direkt-, Abend- oder Sonderstudium qualifiziert hatten, änderte sich das Verhältnis langsam. Aber es gab vereinzelt auch bei Architekten und Ingenieuren Vorbehalte. So kam es vor, dass Neuerervorschläge von Arbeitern als eigene Niederlage empfunden wurden, ohne zu bedenken, dass Fortschritt beim Bauen nur gemeinsam gelingt.

1973 montierte *Wolfgang Bollmacher* mit seiner Brigade in der Hohestraße den ersten WBS-70-Block als Einzelbau. Die Serienmontage begann die Brigade *Zscherneck* am 18. März 1974 auf dem Standort Dölitz. Nach Löbnitz mit 3080, Mockau-Ost mit 2280 und Mockau-West mit 2040 Wohnungen war ab 1975 die Großwohnsiedlung Schönefeld mit ca. 4330 Wohnungen der bisher größte Standort im Leipziger Wohnungsbau. Die Bauleute waren zurecht stolz und bezeichneten diesen Standort als Gesellenstück. Gleichzeitig verstanden sie ihn als Probelauf für den Standort Leipzig-Grünau, an dem ein Mehrfaches an Wohnungen und gesellschaftlichen Einrichtungen gebaut werden sollte.

### *Wir alle sind Grünauer*

Meine Tätigkeit in Leipzig Grünau begann im September 1979 als Bauleiter des Generalauftragnehmers (GAN) für den Straßen- und Brückenbau. Seit Frühjahr 1980 war ich als GAN-Oberbauleiter für Straßen- und Freiflächenbau sowie als Stellvertretender Komplexbauleiter in der Grünauer Komplexbauleitung Wohnkomplex (WK) 4. Das war die Zeit, als die Zahl der fertiggestellten Wohnungen von 908 im Jahr 1977 auf 3958 im Jahr 1979 gesteigert wurde. Erkennbar vergrößerte sich der Abstand vom Hoch- zum Straßen- und Freiflächenbau. Wurden bis 1980 in den WK 1-3 die Freiflächen noch großzügig gestaltet, so konnten aus Kapazitätsgründen ab dem WK 4 nur einseitig entweder die Straße oder ein Innenhofweg gebaut werden. Auf der Baustelle standen den ca. 2000 im Hochbau Tätigen nur rd. 30 Freiflächenbauer gegenüber. Die Initiative, dass Mieter kommunaler Wohnungen je Haushalt einhundert Stunden zur Gestaltung der Grünflächen in Grünau leisteten, war deshalb nicht zu unterschätzen. Für die Freiflächengestaltung des WK 4 waren ursprünglich ca. 30 Bauabschnitte vorgesehen. Diese wurden auf 120 selbstständig zu bauende und zu übergebende Abschnitte aufgeteilt. Dadurch war es möglich, bei fehlender Originalstraße nur den Innenhofweg mit Hausbeeten zu gestalten, ohne dass die innere Hoffläche oder die Straßenseite gestaltet werden mussten und teilweise an der Wohnscheibe noch montiert wurde. Bei den Kinderkombinationen und Schulen wurde ähnlich vorgegangen. Unmittelbar nach dem Ende der Montage und dem Abbau der Kranbahn sowie der Montage-Baustelleneinrichtung konnten die Freiflächen gestaltet



werden. Zur Inbetriebnahme der Kinderkombination stand dann über die gesamte Gebäudelänge eine ca. 15 m breite endgültige – allerdings nur provisorisch eingezäunte – Freifläche für Krippe und Kindergarten zur Verfügung. Nach Fertigstellung der Gesamtfläche musste lediglich der provisorische Zaun entfernt werden.

Das Leben auf der Baustelle mit Baustraßen war für die neuen Grünauer die Regel. Das monatelange, manchmal auch jahrelange Nebeneinander von Bauen und Wohnen verlangte viel Verständnis sowohl von den Bewohnern als auch von den Bauleuten. Die Probleme des Nebeneinanders von Bauen und Wohnen sowie der planmäßige Baufortschritt und das Miteinander der Baubetriebe wurden regelmäßig im Aufbaustab Grünau beraten. Neben dem Leiter *Wolfgang Mogge* (später *Gerhard Pollich*) wirkten hier der Leiter des Ratsbereiches West für Grünau *Jürgen Marschner* und *Klaus Kühne* als Vertreter des Oberbürgermeisters mit den Vertretern des Hauptauftraggebers »Komplexer Wohnungsbau« und den Leitern der wichtigsten Baubetriebe zusammen. Zu nennen sind hier *Manfred Benseler*, der den BKL-Betrieb Leipzig und damit auch den GAN vertrat, sowie Leiter aus dem Verkehrs- und Tiefbaukombinat, dem VEB Freiflächenbau, dem Kombinat Technische Gebäudeausrüstung und dem VEB Elektromaschinen- und Anlagenbau.

Verantwortliche des GAN scheuten sich nicht, in Versammlungen mit den Bürgern zu sprechen. Keine Probleme damit hatten die Komplexbauleiter *Günter Dockhorn* (WK 1-3/7) oder *Jürgen Penndorf* (WK 4/WGZ). Auch ich wurde in Versammlungen oder zu Ortsterminen geschickt. Mein Prinzip war, bei der Wahrheit zu bleiben und die tatsächlichen Möglichkeiten – besonders bezüglich der Termineinhaltungen – zu erläutern. Auch wenn dies im Augenblick nicht auf Begeisterung stieß, am Ende überwog die Freude, wenn die Zusagen eingehalten wurden. Zeitweilig kontrollierte eine Arbeitsgruppe des Stadtbezirkes und des BKL 14-täglich vor Ort die Anbindung der genutzten Gebäude durch provisorische Baustraßen; dabei ging es vor allem um die Anfahrten für die privaten PKW. Ärger gab es, als wir unmittelbar nach Fertigstellung die Brücke Schönauer Straße über die S-Bahn schon für die Palettenanfuhr der im WK 5.1 in »rollender Woche« montierenden Taktstraßen in Betrieb nahmen, sie aber für den allgemeinen Verkehr erst bei einem Meeting mit »großem Bahnhof« freigegeben werden sollte.

Das Jahr der Behinderten war Anlass, neben dem Bau von Behindertenwohnungen in Erdgeschoss der Wohnblöcke und weitestgehend barrierefreier Wohnungen in 11- und 16-geschossigen Gebäuden die Barrierefreiheit der Straßen, Brücken und Freiflächen sowie der Wege zu Kaufhallen, Handels- und Dienstleistungs- sowie Freizeiteinrichtungen zu untersuchen und in der Folgezeit zu gewährleisten. Diese Barrierefreiheit kam und kommt auch Eltern mit Kinderwagen sowie älteren Bürgerinnen und Bürgern zugute.

Weniger bekannt ist, dass in Grünau Dispatcher und ein Einsatzfahrzeug mit Fahrer »rund um die Uhr« auch an Feiertagen tätig waren, die nicht nur operativ die Platten- und Frischbetonanfuhr organisierten, sondern auch bei Havarien in bewohnten Gebäuden und Einrichtungen, oft vor allem in den Nächten und an Wochenenden, die ersten Ansprechpartner waren. In der Anfangszeit kam es vor, dass Wohnblöcke über oberirdisch verlegte Baustromkabel versorgt wurden, wodurch es häufig Ausfälle gab. Mit der schrittweisen Fertigstellung und Inbetriebnahme der über 100 Transformatorenstationen in Grünau wurde die Versorgung stabilisiert. Außerdem durften ab 1982 entsprechend der neuen Abnahmeordnung alle Wohngebäude nur über Originalrohrnetze und -elektrokabel versorgt werden.

Als Oberbauleiter »Elektroversorgung« in Grünau war es von 1981 bis 1982 meine Aufgabe, den Vorlauf in der Elektroversorgung im WK 8 und im Wohngebietszentrum ohne provisorische Bautrafostationen sowie den Rückbau verbliebener Baustromnetze zu organisieren. Da es anfangs beim Trafostationsbau wegen des hohen Tempos der Wohnungsmontage und der gleichzeitigen Montage in mehreren Wohnkomplexen vorrangig auf die Quantität ankam, waren zwar zahlreiche Stationen gebaut und in Betrieb gegangen, aber nicht an das Energiekombinat oder Eigenabnehmer übergeben worden. Nur dem Willen und Miteinander von Technischer Überwachung, dem Energiekombinat Leipzig, dem Hauptauftragnehmer Elektroversorgung und dem VEB Elektroanlagenbau sowie der mängelfreien Errichtung der Stationen und Kabelnetze durch die Bauarbeiter war es zu danken, dass dann alle Anlagen in relativ kurzer Zeit an die jeweiligen Besitzer und Betreiber übergeben werden konnten.

Im Dezember 1986 lieferten die Tagebaue, bedingt durch die tiefen Frostgrade, kaum Kohle. Bei Anlieferung war die Kohle in den Waggons fest gefroren, was auch auf die Kohlereserven in den Heizkraftwerken »Ernst Thälmann« und Kulkwitz zutraf. Es bestand die Gefahr, dass es zu Heizungsausfällen im Wohngebiet Grünau kommt. Eine elektrische Beheizung hätte zu Stromausfällen geführt. Unter Einsatz von Arbeitskräften und Technik des Produktionsbereiches »Vorlauf« des Betriebes des BKL-Kombinatbetriebes Leipzig wurden bis in die Weihnachtsfeiertage hinein in Tag- und Nacharbeit Lagerflächen und Straßen für die Kohleanlieferung gebaut und gefrorene Kohle aufgelockert. Dadurch kam es zu keiner Zeit zu einem Heizungsausfall. Zugleich mussten die eigenen Baustellen vor Winterschäden geschützt werden.

Nicht zuletzt deshalb, weil der Bau des Wohngebiets Grünau eine große Herausforderung darstellte, die vor allem in Problemsituationen die Kollektive in den Betrieben, aber auch zwischen den Betrieben (BKL, VTK, TGA und Freiflächenbau) zusammenschweißte, fühlen sich nicht wenige Bauarbeiter noch heute als Grünauer. Mir selbst ist es passiert, dass mich ein ehemaliger Kollege des Verkehrs- und Tiefbaukombinates vor wenigen Jahren bei einem Marienbrunner Volksfest seinem Bekannten vorstellte und uns als ehemalige »Grünauer« bezeichnete.

### *»VTM« – Vorfertigung, Transport und Montage*

Der große Bedarf an Wohnungen und gesellschaftlichen Einrichtungen war ab den 70er Jahren nur mit der Industrialisierung durch die Großtafelbauweise<sup>1</sup> zu bewältigen.

Deshalb wurden in den 70er Jahren die Brigaden in Taktstraßen organisiert, die die Wohngebäude in der Takt- und Fließfertigung errichteten. Das heißt, die spezialisierten Brigaden errichteten im Takt Null Fundamente, im nächsten Takt erfolgte die Montage und anschließend der Ausbau. Fließend wurden an einer Wohnscheibe (aneinandergerichte Wohnblocks) im Vorlauf die Baugruben und Fundamente hergestellt, während an den vorangegangenen Blöcken montiert wurde. Dies war notwendig, weil bei niedrigen Frostgraden zwar montiert, aber keine Fundamente auf gefrorenem Untergrund hergestellt werden durften. Der Grobausbau begann oft schon in dem Block, der noch montiert

1 Die allgemein übliche Bezeichnung »Plattenbau« ist falsch und nur im Deutschen gebräuchlich. Aus baukonstruktiver Sicht werden nur die horizontal verlegten Elemente als Platten bezeichnet, hingegen die vertikalen als Scheiben.

wurde, wobei aus Sicherheitsgründen erst ab der zweiten Deckenebene unter der Montageebene gearbeitet werden konnte. Diese Taktstraßen errichteten je nach Größe und Standort zwischen 500 und 800 Wohnungen im Jahr. Die Taktstraße (TS) 9.1 »Karl Marx«, unter Leitung des jungen Ingenieurs *Ulrich Franke*, montierte und stellte mit Unterstützung anderer Brigaden in einem Jahr sogar 1000 Wohnungen fertig, die von der Jugendbrigade um *Winfried Grau* montiert worden waren. Der Montagebrigadier der Taktstraße 5, *Kurt Grobe*, prägte 1978 die Worte »Bauarbeiter haben keine Zeit zu verschenken«. Auch wenn manche meinten, dies wurde ihm in den Mund gelegt, wer *Kurt Grobe* kannte, wusste, dass dies seine ehrliche Meinung und der Grundsatz seiner eigenen Arbeit war. Auch die oft gebrauchte Losung »Material muss schieben« war ein Arbeitsprinzip vieler Kollektive, nicht zuletzt im »VTM-Prozess«.

Zu einer Taktstraße gehörten im Schnitt ca. 100 Arbeiter. Der Taktstraßentechnologe *Wilfried Meister* organisierte mit den Brigaden der TS 9.1 einen Wettbewerb zur Zeiteinsparung. Vorreiter war unter anderem die Tischlerbrigade von *Günter Reimann*. Die Arbeiter interessierten sich sehr wohl für den Wettbewerb, besonders dann, wenn die Produktionsziele mit Geldprämien verknüpft waren, die oft nicht einmal sonderlich hoch waren. Für jedes Mitglied winkte eine Geldprämie von 100,- Mark, wenn sich das Kollektiv neben den Planaufgaben auch politisch betätigte oder gemeinsam kulturelle Veranstaltungen besuchte. Mit dem Wettbewerb im BKL ist vor allem der Name des langjährigen Vorsitzenden der Kombinatsgewerkschaftsleitung, *Wolfgang Schertz*, verbunden.

Das BKL-Sortiment unterschied in den 80er Jahren zwischen 6000 und 8000 Elementen für den Wohnungs- und Gesellschaftsbau. Deshalb waren die gewissenhafte Projektierung und Planung sowie die Regelung und Steuerung der Produktion von der Elementevorfertigung in verschiedenen Vorfertigungsstätten über den Transport (einschließlich Umschlag und Zwischenlagerung) bis zur Montage auf der Baustelle ein sensibler und komplizierter Prozess. Er wurde wochen- bzw. tagesbezogen zentral im Kombinat, aber auch in den Kombinatbetrieben Vorfertigung und Bautechnologische Versorgung sowie in den bauausführenden Kombinatbetrieben Leipzig, Wurzen, Altenburg und Hartha arbeitstäglich und stündlich gesteuert.

Ebenso waren die Lieferung von Frischbeton und die Bereitstellung von Fließestrichbindemitteln in Leipzig organisiert. Der Transport der Elemente erfolgte überwiegend »gebrochen« in offenen rollbaren Containerkonstruktionen, den Paletten, auf dem Schienenweg zu sogenannten Fertigteilmuschlagplätzen und von dort mit Schwerlastzugmaschinen mit speziellen Anhängern über die Straße auf die Baustellen in Grünau, im Bezirk und nach Berlin.

Seit 1983 als Ingenieur für Produktionslenkung und Kontrolle beim Fachdirektor Produktion des Kombinatbetriebes Leipzig tätig, hatte ich den alles bestimmenden Hauptprozess VTM im Kombinatbetrieb vorzubereiten. Statt für Vorfertigung stand das »V« im bauausführenden Betrieb für Vorlauf, wozu neben der Schaffung der Baugruben und Fundamente (Takt »0«) auch die Baustelleneinrichtungen mit Baustraßen und die Baustrom- bzw. die Bauwasserversorgung gehörten. Ab Mitte der 80er Jahre konnte bei den Baumedien zunehmend auf Originalleitungen zurückgegriffen werden, was doppelte Netze als Provisorien ersparte.

Während es früher üblich war, in den warmen Monaten die Rohbauten zu errichten und diese im Winter auszubauen, änderte sich das im industriellen Wohnungsbau. Der Winter war ab Ende der 60er Jahre zwar zu beachten, aber kein Hinderungsgrund für

das Bauen. Der Vorbereitung auf den Winter wurde deshalb bereits im Sommer Aufmerksamkeit gewidmet: In »Winterbaukonzeptionen« wurden die Material- und Gerätebereitstellung sowie die Verantwortlichkeiten geregelt. In der Woche der Winterbereitschaft, die meist im Oktober stattfand, wurde die Vorbereitung überprüft.

Im Sommer wurde mit dem Ratsbereich Grünau und der Stadtverwaltung in entsprechenden Lageplänen, die den Straßenbestand der Wintermonate enthielten, abgestimmt, welche Straßen in Grünau durch die Stadtreinigung und welche durch das BKL zu beräumen waren. Da die Stadtreinigung die auch für den Baustellenverkehr wichtige Fernverkehrsstraße B 87 (Lütznauer Straße) sowie die Schönauer Straße in Verlängerung zum Fertigteilumschlagplatz (FUP) Großschocher freihielt, beräumte das BKL neben den Zufahrtsstraßen zu den Montagebaustellen auch zahlreiche Straßen im Wohngebiet Grünau. Ab Anfang November war ein LKW mit Schneepflug und Streueinrichtung einsatzbereit; dazu gab es Bereitschaftspläne. So waren LKW und Lader zweischichtig einsatzfähig. Bei Schneefall wurde sofort auf rollende Schicht umgestellt, und es kam zu keinen Ausfällen in der Elementelieferung.

Ein wichtiges Hilfsinstrument in der arbeitstäglichen Produktionslenkung und -steuerung war der Funkverkehr zwischen Vorfertigung, Hauptdispatcher im Kombinat, Betriebsdispatcher, Palettenfahrzeugen, Dispatchereinsatzfahrzeug, Montagekrane und Montagebauleitungen sowie Montagemeister. So konnte jederzeit auf Störungen reagiert sowie die Belieferung mit Elementen und Frischbeton kontrolliert werden. Die Elementelieferung war auf der Grundlage von tagesbezogenen Palettenplänen organisiert, die arbeitstäglich als stundenbezogener Abruf präzisiert und kontrolliert wurden. Für Frischbeton existierten auf den Arbeitstag bezogene Wochenbestellungen, die durch die Dispatcher ebenfalls kontrolliert wurden. Heute kaum noch vorstellbar, gehörte die rechtzeitige Bereitstellung der Krane zu den größten Problemen. Da zwangsläufig je Gesellschaftsbau ein Kran verfügbar sein musste, stand in der Regel jeder Wohnungsbauaktstraße an einer Wohnscheibe nur ein Kran zur Verfügung, der neben der Montage noch für Hilfsleistungen zum Auf- und Abbau der Baustelleneinrichtungen und für den Transport von Dachmaterial genutzt wurde.

Entsprechend der tatsächlichen Montagegeschwindigkeit an einer Wohnscheibe musste die Verfügbarkeit des Kranes oftmals mit Tagesgenauigkeit mehrere Wochen voraus bestimmt werden. Verschiedene Unwägbarkeiten wie Regen, Wind und starker Frost, aber auch mangelnde Leistungen konnten zum Problem werden. Stündlich lieferte der Fernschreiber deshalb Wetterberichte mit eventuellen Sturmwarnungen. Da im Kombinat nur 20 Turmdrehkrane, davon 10 im KB Leipzig, und die bei der Umsetzung völlig zu demontierenden polnischen Mostostal-Krane zur Verfügung standen, wurden die Krane richtigerweise bei Bedarf auch an den Objekten der anderen Kombinatbetriebe eingesetzt. Die Umsetzung eines Kranes dauerte bei den Mostostal-Kranen ca. drei Wochen und bei den sowjetischen Kranen KB 401 und KB 405 ca. vier Tage. Mit der erstmals im Bezirk Leipzig im März 1988 in Paunsdorf-Heiterblick angewandten sogenannten »Schreit-Gleittechnik«, die im Forschungsinstitut Fluidtechnik der Bauakademie in Erdmannsdorf entwickelt worden war, konnte ein Kran stehend auf einer Bau- oder normalen Fahrstraße auch über größere Strecken auf den Baustellen innerhalb von einem, maximal von zwei Tagen umgesetzt werden.

Da die Kapazitäten für die Aufnahme und Verlegung von Baustraßen ebenfalls knapp waren, wurde wöchentlich mit den beteiligten Bereichen exakt abgestimmt, wann und wo

zur Schaffung der Baufreiheit für den Straßen- und Freiflächenbau Baustraßenplatten aufzunehmen und wo Baustraßen für Montage, als provisorische Einzugs- bzw. Ausbaustraße oder für Kranein- und -ausfahrten bzw. Standorte für die Autobetonpumpen zu verlegen waren. Die Koordinierung gehörte mit zu meinen Aufgaben. Ab 1987 wurden die Baustraßenplatten aus Grünau nach Paunsdorf oder Berlin mit Paletten umgesetzt. In leere Montagepaletten wurden Straßenplatten gestapelt, die mit dem Elementezug von Grünau auf der Rückfahrt ins Plattenwerk und von dort auf kurzem Weg über die Autobahn an die Montageplätze gefahren wurden.

Zum Häuserbaukombinat Nr. 3 in Kiew gab es eine feste Partnerschaft. Beide Kombinate standen im sozialistischen Wettbewerb. Dazu gehörte auch der jährliche Arbeiteraustausch. Neben einem Ingenieur und einem Meister fuhren vor allem Arbeiter nach Kiew, die entsprechend ihrer Tätigkeit zu Hause in Kollektiven im Partnerkombinat in der Vorfertigung oder auf der Baustelle eingesetzt waren. 1988 begleitete ich einen Redakteur der »Stroitjelnaja Gasjeta« aus Moskau, der im Rahmen einer gleichnamigen Fortsetzungsreihe »Erfahrungen der Freunde« sammelte und in einem Artikel über Erfahrungen des »Rhythmus der Taktstraße« am Beispiel der Taktstraße 9.2 mit *Walter Liedke* als Taktstraßenleiter berichtete. Als erstes beeindruckte den Gast, dass auf den Baustellen statt der früher auch bei uns üblichen »Barackenstädte« die zuerst fertiggestellten Wohnblöcke als Tagesunterkünfte, in Berlin sogar als Bauarbeiterhotel, genutzt wurden. Bemerkenswert fand er die im Rahmen der Takt- und Fließfertigung geordnete Produktionsorganisation: »Hinter der scheinbaren Ruhe ist ein klarer Rhythmus und eine feste Disziplin, auch konnten keine Herumstehenden ausgemacht werden. In der DDR bauen sie schnell und mit Qualität.«<sup>2</sup>

### *Innerstädtisches Bauen – Herausforderung der zweiten Hälfte der 80er Jahre*

Das innerstädtische Bauen begann annähernd zeitgleich 1983 mit den Fundamenten und ab Anfang 1984 mit der Montage auf den Standorten »Innere Westvorstadt - Kolonnadenstraße« und »Nikolaistraße 31« (Ecke Grimmaische Straße). Dabei waren bei der Anpassung an die Altbauten oder beim Nachbau einer historischen Fassade an der Nikolaistraße 1 (Fürstenerkerhaus) wieder Maurer- und Putzerfähigkeiten gefragt.

*Klaus Frauendorff* für den Wohnungs-, *Dieter Mathes* als Produktionsbereichsleiter für den Gesellschaftsbau und der letzte Chefarchitekt des BKL, *Frieder Hofmann*, haben sich im BKL-Kombinatsbetrieb Produktionsvorbereitung bemüht, trotz harter ökonomischer und technologischer Zwänge Vielfalt in die Architektur der Montagebauten zu bringen. Anzumerken ist, dass sich das klassische Erzeugnis WBS 70 mit dem 6x6-m-Raster nur schwer bei kleinen Lückenschließungen im Stadtzentrum anwenden ließ, weshalb dort auf Erzeugnisse des 3,6-m-Rasters, wie PH 16, zurückgegriffen wurde. Wohngebäude in der Ritter- und in der Nikolaistraße haben angesichts mancher nach 1990 in der Innenstadt entstandenen »Beliebigkeit« ihren Platz im Stadtbild gefunden und stellen Zeugnisse des Bauens dieser Zeit dar.

Es ist falsch, wenn behauptet wird, die Leipziger Bauleute wollten nicht »innerstädtisch« bauen. Nicht nur für mich war es immer wieder eine Herausforderung, dabei auftre-

2 Erfahrungen der Freunde – Rhythmus der Fließfertigung. In: Stroitjelnaja Gasjeta. Moskau. 9.4.1988. S. 3. (russ.)

tende Probleme zu lösen. In Erinnerung ist mir dabei die Baustelle Kinderkombination Schlossweg (heute Kantatenweg). Auf Grund der schlechten Baugrundverhältnisse gelang es nicht, Halt in das Fundamentpolster zu bringen. Schon gab es den Vorschlag, eine Kinderkombination in Grünau mehr zu bauen, um den Plan in der Stadt insgesamt zu erfüllen. Aber es war unser Wille, diese Einrichtung dort zu bauen, wo sie benötigt wird. Durch lagenweises Einwalzen von Schotter gelang es schließlich, den Untergrund zu stabilisieren. Diese Einrichtung zählt heute zu den langfristig zu erhaltenden Kindertagesstätten.

Dem Autor ist kein einziges innerstädtisches Objekt bekannt, das die Bauleute auf Grund von Problemen »weggelassen« hätten. Wenn dazu in der jüngsten Zeit Diskussionen geführt wurden, habe ich immer gebeten, mir ein solches Objekt zu benennen. Eine Antwort ist stets ausgeblieben. Verzögerungen entstanden hingegen, weil sich die Eigentumsverhältnisse der Grundstücke oft nicht ohne weiteres klären ließen.

Dabei ist aber anzumerken, dass die Vorbereitung der innerstädtischen Standorte häufig schlecht, in Connewitz (Biedermannstraße) sogar katastrophal war. Der Stadt gelang es nicht, in Fortsetzung der guten Erfahrungen mit der »Kolonnadenstraße« die Gebäude und Grundstücke so verfügbar zu machen, dass eine Taktstraße hätte kontinuierlich bauen können.

#### *Ausblick: Stadtbau mit den Betroffenen gestalten*

In Ostdeutschland und in einigen Regionen Westdeutschlands hat bereits begonnen, was auch den sogenannten »Wachstumsregionen« in den nächsten Jahrzehnten noch bevorsteht: ein Rückgang der Bevölkerung, der langfristig auch nicht durch einen sich sättigenden Mehrbedarf an zusätzlicher Wohnfläche je Bewohner ausgeglichen wird. Die ständige Reproduktion von Wohnungen hat deshalb auf niedrigerem Niveau zu erfolgen.

Viele Bauarbeiter haben in ihrem Arbeitsleben auch bei brütender Sommerhitze und kalten Wintern mit Verstand und Herz Wohnungen gebaut. Sie alle hätten es verdient, namentlich genannt zu werden, angefangen bei denjenigen, die nach dem Zweiten Weltkrieg unter komplizierten Bedingungen Wohnungen für die Leipziger gebaut haben. Anlässlich der Beschlussfassung der Stadtratsversammlung zum Teilplan Großwohnsiedlungen des Stadtentwicklungsplanes »Wohnungsbau und Stadterneuerung« am 20. März 2002 erklärte deshalb der Autor im Namen der PDS-Fraktion: »Die Achtung vor diesen Leistungen gebietet ein Höchstmaß an Verantwortung und Sensibilität beim Stadtbau, den wir ausdrücklich anmahnen«.



# Polnische Bauleute in Leipzig

*Hubert Schnabel*

Will man einen schlüssigen Beitrag über das Baugeschehen in der Stadt Leipzig schreiben, so wäre es geradezu eine »Unterlassungssünde«, würde man die Leistungen unerwähnt lassen, die durch polnische Bauschaffende hier erbracht wurden. Mir war es vergönnt, sowohl die Anfänge dieser Aktivitäten im Zusammenwirken mit den polnischen Freunden persönlich mitzuerleben als auch Zeitzeuge für die Entstehung so manchen Bauwerkes zu sein, das in den 70er bzw. 80er Jahren in Leipzig durch die Arbeit der polnischen Bauleute entstand. Sie schrieben ein beträchtliches Stück der Leipziger Baugeschichte mit. Darüber möchte ich berichten.

Die Jahre, in denen polnische Bauarbeiter in Leipzig Hand anlegten, waren nicht nur Jahre, in denen neue Bauwerke errichtet und alte erhalten wurden. Es war ebenso eine Zeit, in der freundschaftliche Beziehungen zwischen den Bürgern der DDR und der Volksrepublik Polen entstanden und sich festigten; in der Vorbehalte oder Vorurteile, die aus der deutsch-polnischen Vergangenheit herrührten, überwunden wurden.

So verband auch mich – wie viele andere Leipziger – eine enge Freundschaft mit den Bauleuten aus dem polnischen Nachbarland, die bis heute besteht. Unvergessen ist, was die polnischen Arbeiter für uns und unsere Stadt leisteten. Unvergessen sind auch die umfangreiche Hilfe und Unterstützung, die wir als Leipziger den polnischen Freunden gaben. Dokumente, die in Polen über diese Zeit erschienen sind, belegen das. Sie werden diesen Ausführungen zugrunde gelegt. Sehr dankbar bin ich dafür *Zdislaw Jaworski*.<sup>1</sup> Er war lange Jahre im diplomatischen Dienst in der DDR tätig und unterstützte mein Anliegen sofort. Ich erhielt von ihm wertvolle zusätzliche Informationen.<sup>2</sup>

Ursprünglich sollte *Erich Müller*<sup>3</sup> diesen Beitrag über die polnischen Bauarbeiter verfassen. Leider war es ihm nicht mehr vergönnt, seine Gedanken und Gefühle selbst zu überliefern. Aber ich kannte ihn gut und weiß, wie er dachte. Vor allem weiß ich um seine Verdienste bei der Betreuung und Unterstützung der polnischen Freunde. Also schreibe ich zugleich in seinem Namen. Wir waren beide in der Stadtleitung der SED in Leipzig tätig und sicherten gemeinschaftlich die Unterstützung unserer polnischen Freunde. Diese kam in erster Linie vom Messeamt, von der Firma Investcommerz, deutschen Produktionsbetrieben, den Gewerkschaften, dem Jugendverband, dem Rat der Stadt und vielen anderen. Besonders der Generaldirektor der Leipziger Messe, *Friedrich Wonsack*, und sein Stellvertreter *Joachim Kunze* gaben wertvolle Hilfe. Auch die Namen von *Jürgen Bernhard*,

---

1 Zdislaw Jaworski war Konsul der Volksrepublik Polen in Leipzig.

2 Aus einem Briefwechsel im Jahre 2002. Privatarchiv H. S.

3 Erich Müller (1925-2000) war von 1970 bis 1990 Sekretär für Wirtschaft in der SED-Stadtleitung Leipzig.

*Dieter Behrends, Hans Kynast* stehen als Beispiele für all jene, die sich dieser Aufgabe widmeten.

### *Der Beginn*

Die erste größere Herausforderung für die polnischen Bauleute in Leipzig war die Realisierung von Investitionen im damaligen VEB Leipziger Eisen- und Stahlwerke, dem späteren Kombinat GISAG, einer Produktionsstätte für Gießereianlagen und Stahlgusserzeugnisse. Im Jahre 1964 wurden dafür erste vertragliche Beziehungen hergestellt. Die Industriehalle für das erste Automatisierungsvorhaben »Kugelgraphiteisengießerei« wurde 1969 anlässlich des 20. Jahrestages der DDR in hoher Qualität übergeben. Der Bau machte von sich reden, stellte er doch hohe technische Anforderungen. Zwischen der Kombinatiatsleitung und der Leitung des polnischen Unternehmens bildeten sich enge Arbeitskontakte heraus. Dieser Bau war der Einstieg in zahlreiche weitere Vorhaben in der DDR insgesamt, darunter auch in Leipzig.

Die Bauvorhaben, die von den polnischen Baubetrieben ausgeführt wurden, beruhten auf überregionalen Industriezweigplänen und hatten keine unmittelbare Beziehung zu den territorialen bzw. kommunalen Führungsgremien. Mit anderen Worten: Die Interessen der Stadt an Baukapazitäten aus der Volksrepublik Polen spielten dabei keine Rolle. Vertragliche Vereinbarungen für derartige Vorhaben bestanden ebenfalls nicht. Das Bauvorhaben im Kombinat GISAG trug jedoch dazu bei, gegenseitiges Interesse zu wecken.

*Lothar Poppe* als Kombinatdirektor und *Josef Kluczewski* als Oberbauleiter ebneten den Weg für künftige Wirkungsbereiche in der Stadt, was besonders vom Generalkonsulat der Volksrepublik Polen unterstützt und gefördert wurde. So bildeten sich auch Beziehungen zu den Betrieben in der Stadt sowie zu den territorialen Partei- und Staatsorganen heraus. Aus diesem Grund kamen wir – *Erich Müller* und ich – in die Lage, diesen Prozess mit zu fördern, so dass immer mehr Baukapazitäten aus Polen in der Stadt wirksam wurden. Natürlich waren dazu auch andere Verbündete notwendig. Wir fanden sie im Leipziger Messeamt, und auch das Ministerium für Außenwirtschaft der DDR unterstützte diese Vorhaben. *Gerhard Beil* tat als Minister sein Mögliches, um die Leipziger Pläne zu fördern und auf vertraglicher Basis verstärkt polnische Baukapazitäten in Leipzig einzusetzen.

Die staatlichen Organe des Bezirkes stimmten diesen Projekten zu. Im Ergebnis intensiver Verhandlungen und Begegnungen kam es dazu, dass größere Vorhaben geplant werden konnten. Sie gingen über den Rahmen normaler Vorhaben in Industriebetrieben hinaus. Projekte zur Erweiterung der Leipziger Messe wurden aktuell. Auch kommunale Vorhaben kamen auf die Tagesordnung, denn die polnischen Betriebe brachten einen reichen Erfahrungsschatz in der Denkmalspflege mit und verfügten über Spezialisten auf dem Gebiet der Rekonstruktion und Restaurierung von Altbauten. Die rekonstruierten Altbauten in Krakow und in Warszawa waren uns bereits bekannt, viele von uns lernten sie näher kennen. Erfreulich war vor allem, dass sich aus diesen Arbeitsbeziehungen die Städtepartnerschaft Leipzig-Krakow<sup>4</sup> entwickelte und sich verschiedene Formen der Zusammenarbeit zwischen den staatlichen Organen und den Bauleuten, insbesondere den

4 Der Vertrag zur Städtepartnerschaft mit Krakow existierte seit 1973 und wurde 1996 erneuert.

Architekten und Denkmalpflegern, ergaben. Diese Beziehungen trugen ihre Früchte: Es begann eine Zeit, in der die polnischen Bauleute zunehmend zum festen Bestandteil des Leipziger Bauwesens wurden.

### *Die Bilanz*

*Jaworski* schreibt zu den Verdiensten in Leipzig: »Zahlreiche Polen haben zur Entwicklung der Stadt Leipzig einen beträchtlichen Beitrag geleistet. In Spitzenzeiten arbeiteten – abhängig vom Umfang der Bauaufgaben – bis zu 1150 polnische Bauleute in Leipzig. Wenn man die Tragweite und den Umfang der ausgeführten Bauverträge betrachtet, nimmt unter ihnen das Krakower Unternehmen für Industriebauten KRAKBUD die führende Stellung ein. Seine Filiale in Leipzig leitete damals der Bauingenieur *Josef Kluczewski*. Der Leitung von KRAKBUD in Leipzig gehörten außer ihm *Jerzy Markiewicz* und *Henryk Kazmierczak* an. Der Ingenieur *Zbigniew Staszewski* war damals Stellvertreter der polnischen Außenhandelszentrale BUDIMEX und für die Verträge mit den deutschen Investoren verantwortlich. Unter der Leitung von *Kluczewski* begann man schon 1964 die ersten Exportaufträge zu realisieren.

Nach einer Unterbrechung – Industriebauvorhaben waren fertiggestellt – kehrte *Kluczewski* nach Leipzig zurück; zwischenzeitlich waren weitere Bauverträge zwischen Polen und der DDR unterzeichnet worden. Auf dem Gelände der Leipziger Messe begann KRAKBUD im Jahre 1973 seine Bautätigkeit und machte sich mit kühnen und innovativen Lösungen einen Namen. Mit ständigem Wachsen der Tätigkeitsbereiche entstand bei KRAKBUD die Filiale des Krakower Konstruktionsbüros für Industrieforschung ›SÜD‹.<sup>5</sup>

So bauten die polnischen Bauleute neue Messehallen, Verwaltungs- und Lageranlagen und rekonstruierten die bestehenden Hallen 17, 18, 20 und 21 gründlich. Die Messehalle 7 – den Leipzigern und ihren Gästen durch vielfältige kulturelle und sportliche Höhepunkte bekannt – diente neben ihrer Funktion als Ausstellungshalle während der Messen auch als Stätte für Sportveranstaltungen, Fernsehsendungen und Konzerte. Konzipiert und umgesetzt als multifunktionale Halle, kann sie mit Fug und Recht als eine ingenieurtechnische Spitzenleistung betrachtet werden. Es folgten weitere Hallen, wie beispielsweise jene für »Carl Zeiss Jena«, eine Halle, die heute gern als Fernseh- und Filmstudio genutzt wird.

Die polnischen Bauschaffenden errichteten Wohnhäuser vom Typ »Leipzig«, sie realisierten Installationsarbeiten beim Bau des Hochhauses der Karl-Marx-Universität, sie übernahmen die Rekonstruktion alter, erhaltenswürdiger Häuser der Stadt, sie sanierten ein im Krieg zerstörtes Büro- und Wohngebäude in der Grassistraße komplett, sie wirkten bei Rekonstruktionsarbeiten an anderen Häusern mit, vor allem dort, wo die örtlichen Kapazitäten nicht ausreichten. Nicht wenige Hilferufe wurden an die polnischen Freunde heran getragen. Sie waren immer dann gefragt, wenn es knapp wurde und die Termine bestimmter Vorhaben in Gefahr gerieten. Jedes Mal erhielten wir verständnisvolle Unterstützung. Ich denke da an das Verlegen der Abwasserleitungen in Grünau – eine Mammutaufgabe. Die örtlichen Kapazitäten reichten längst nicht aus. Die Wohnungen

5 Zdislaw Jaworski. Aus dem Briefwechsel.

sollten bezugsfertig werden, der Termin war gefährdet. In letzter Instanz halfen die polnischen Freunde, das geplante Vorhaben doch noch zu realisieren und die Wohnungen fertigzustellen.

Auch im Stadtzentrum waren die polnischen Bauleute präsent. Sie rekonstruierten das Untergrundmessehaus und restaurierten den Pflasterbelag des Marktes. Dessen Fläche enthält eine anspruchsvolle Steinlegerarbeit – die Darstellung des Stadtwappens von Leipzig –, deren Umsetzung den polnischen Fachleuten hervorragend gelang. Viele erinnern sich noch heute gern an die Übergabe des Untergrundmessehauses an das Leipziger Messeamt, die von einem schönen Folkloreprogramm mit Krakower Künstlern umrahmt wurde. In der Tat: Es war eine freundschaftliche Begegnung, wie sie schöner nicht sein konnte.

Weitere Bauten wurden von polnischen Bauleuten in der Industrie errichtet. Dazu zählten das Verwaltungsgebäude des VEB Geräte- und Reglerwerk Teltow sowie der Ausbau der sozialen Einrichtungen des Betriebes.

*Jaworski* berichtet in seinen Erinnerungen davon, dass die gegenseitigen Begegnungen von Krakower Vertretern der Stadt und der Baubetriebe von größtem Nutzen für beide Seiten waren. Er schreibt: »Der polnische Baubetrieb KRAKBUD in Leipzig, einer der wichtigsten Bauauftragnehmer der DDR, wurde oft von der Leitung des Industriebaukombinates ›SÜD‹ und von zahlreichen Vertretern der Stadt Krakow besucht. Der Generaldirektor des Bauwesenverbandes *Boleslaw Kramkowski*, sein Stellvertreter *Kazimierz Chrapusta*, der Direktor von Krakbud *Janusz Rogatko* u. a. gehörten zu ihnen. Diese Besuche gaben Anlass zu gegenseitigen Begegnungen mit den Vertretern der Stadt Leipzig und vertieften die politische und wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Leipzig und Krakow. Die Leitung von KRAKBUD Leipzig konnte immer mit Zuverlässigkeit und konkreter Unterstützung der Vertreter der DDR in schwierigen Fragen rechnen, die bei der Lösung konkreter Baumaßnahmen entstanden. Das rege Interesse seitens der DDR-Organen trug dazu bei, dass sowohl die Investoren als auch die Bauherren und Zulieferer ihre Verpflichtungen termingerecht und gewissenhaft erfüllten. Der damalige Leiter der Baustelle ›Messe‹ *Zdislaw Wojcik* erreichte dies u. a. durch den ständigen Kontakt mit dem Vertreter von BUDIMEX, *Zbigniew Staszewski*.

Solide und termingerechte Ausführung der Bauaufträge sowie eine freundschaftliche Atmosphäre in den bilateralen Beziehungen brachten Polen einen zusätzlichen wirtschaftlichen Nutzen. Im Rahmen der zwischenstaatlichen Vereinbarungen lieferte die DDR an Polen u. a. medizinisch-technische Geräte, technische Ausrüstungen verschiedener Art sowie Spezial-Transportfahrzeuge für Bauunternehmen und für die Stadt Krakow.

Die Fürsorge und Hilfe der Stadtverwaltung Leipzig bei der medizinischen Betreuung sowie bei der umfassenden Versorgung der polnischen Bauarbeiter wirkten sich positiv auf ihr Selbstbewusstsein, auf die Atmosphäre und die Arbeitsdisziplin aus. Durch die Unterstützung der Stadtverwaltung entstand bei KRAKBUD ein gut ausgestatteter medizinischer Stützpunkt mit polnischem Personal. Dies wurde von der gesamten Belegschaft mit Dankbarkeit begrüßt. In der gesamten Zeit des Aufenthaltes polnischer Bauleute in Leipzig gab es keine ernsthaften Zwischenfälle unter der Belegschaft und es wurden keine Delikte des Fremdenhasses registriert. Die Gewerkschaften und die Jugendorganisationen beider Länder arbeiteten gut zusammen. Die Sympathie, die die Leipziger Be-

völkerung den polnischen Bauarbeitern entgegenbrachte, ist allgegenwärtig und offensichtlich gewesen.«<sup>6</sup>

Die polnischen Bauarbeiter waren bis 1992/93 in Leipzig tätig. Zuletzt bauten sie noch auf dem alten Messegelände: an der vollständigen Rekonstruktion der Halle 15 sowie der Modernisierung und dem teilweisen Neubau der Halle 6.

All jene, die mit den polnischen Bauleuten zusammen arbeiteten, waren bestrebt, die Beziehungen zwischen unseren Völkern zu festigen und die Ressentiments der Vergangenheit abzubauen. Ein Höhepunkt war der Bau eines Denkmals für alle polnischen Menschen, die ihr Leben in dem grausamen Inferno opferten, das vom deutschen Faschismus ausgelöst worden war. An die in den Jahren 1939-1945 umgekommenen und gefallenen polnischen Kriegsgefangenen, KZ-Häftlinge und Zwangsarbeiter erinnert dieses Mahnmal auf dem Ostfriedhof. Es wurde dank der Aktivitäten des Bevollmächtigten Ministers und Generalkonsuls Polens in Leipzig, *Jerzy Wierzbicki*, und dank der Förderung durch die Stadt errichtet. Der Entwurf stammt von polnischen Künstlern. Von polnischen Bauarbeitern wurde es gebaut. Die Einweihung fand im November 1977 statt. Das Mahnmal erinnert zudem an alles, was polnische Bürger für diese, unsere Stadt taten.

---

6 Ebenda.

## Ende '67 / Anfang '68 – zwischen Verantwortung und Ohnmacht<sup>1</sup>

*Horst Siegel*

*»Wenn die Gegenwart versucht, über die  
Vergangenheit Gericht zu halten, droht ihr  
die Gefahr, ihre Zukunft zu verlieren.«  
Churchill*

1967, zweites Halbjahr: *Richard Paulick*<sup>3</sup> muss es geahnt haben, was für ein widerspruchsvolles Spannungsfeld in Leipzig anstand und warum er mich – ich war damals einer seiner drei Stellvertreter – vielleicht gerade deshalb nicht gern dort hingehen lassen wollte. Bestimmt wusste er, dass es in Leipzig schon fast zur Gewohnheit wurde, die verantwortlichen Leiter des Bauwesens, einschließlich Städtebau und Architektur, nahezu alle zwei bis vier Jahre auszuwechseln. Des Weiteren war ihm als Vizepräsident der Deutschen Bauakademie sicher auch bekannt, dass Leipzig als einzige Bezirksstadt über kein eigenes Büro für Stadtplanung und Architektur verfügte. Seine Erfahrungen sagten ihm gewiss, vor welchen komplizierten Aufgabenstellungen und Risiken der neu zu berufende Chefarchitekt der Stadt stehen würde. Davor wollte er mich wahrscheinlich, mit meinen 33 Jahren, noch ein wenig schützen. Aber es reizte mich doch zu sehr, diese einmalige berufliche Chance in Leipzig anzunehmen.

### *Von Halle nach Leipzig*

Ende August 1967 kam der Stellvertreter des DDR-Bauministers *Rudolf Eichhorn* nach Halle/Saale und informierte mich darüber, dass sich Leipzig mit der Bitte an das Bauministerium gewandt habe, bei der Neubesetzung des Chefarchitekten der Stadt Leipzig behilflich zu sein, und dass das Ministerium mich in die engere Auswahl genommen hätte. Dieses Angebot kam vollkommen unerwartet und ich bat zunächst um Bedenkzeit

---

1 Siehe auch Beiträge von Horst Siegel (Generalbebauungsplan), Ambros G. Gross (Stadtzentrum) und Kurt Ackermann (Verkehrsplanung) sowie »Zeittafel der Bauaufgaben 1945-90« in vorliegender Veröffentlichung.

2 Zitiert in: Spiegel Spezial Nr. 3/1991 (September), S. 35.

3 Prof. Dr.-Ing. E. h. Richard Paulick (1903-1979) war damals Chefarchitekt für den Aufbau der Chemiarbeiterstadt Halle-Neustadt (Halle-West); arbeitete in den jungen Jahren bei *Hans Poelzig* und *Walter Gropius*, ging 1933 als Emigrant nach China und war seit 1950 einer der profiliertesten Architekten der DDR.



mit dem Ziel, mich dazu unbedingt mit *Paulick* zu verständigen. Aber er befand sich gerade zu einem Kuraufenthalt in Falkenstein/Vogtland, und nach wenigen Tagen war *Eichhorn* erneut in Halle. Wir führten ein langes Gespräch, in dessen Ergebnis ich dann doch prinzipiell zusagte. Meinerseits gab es allerdings die grundsätzliche Forderung: Gründung eines Planungsbüro für Städtebau und Architektur, das dem Rat der Stadt Leipzig zu unterstellen und dem Chefarchitekten der Stadt zugeordnet ist, also ein »Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig« (BCA). Dem wurde stattgegeben und es gab somit keine erkennbaren Gründe mehr, einer Berufung nach Leipzig nicht zu folgen. Am 29. September stellte ich mich den Stadtverordneten vor und erster Arbeitstag war der 16. Oktober 1967.

*Doch wie war die Ausgangslage?* Nach den Erfolgen bis zur 800-Jahr-Feier (1965) durchlief die Messestadt eine beachtliche »Durststrecke«. Die Misere des Leipziger Bauwesens spiegelte sich in den öffentlichen Diskussionen sowie in der örtlichen Tagespresse wider. Hinzu kam, dass eine »Abrissbirne« gnadenlos durch den Zentrumskern zog und tiefe Wunden hinterließ. Und in logischer Konsequenz dazu lief im Kabarettprogramm der Leipziger »Pfeffermühle« ein Beitrag mit der zugespitzten Aussage, dass die hiesige Stadtplanung wahrscheinlich am Billardtisch stattfindet und zwar nach dem Prinzip, dass dort, wo die rote Kugel in das Loch fällt, abgerissen wird, und dort, wo die weiße Kugel trifft, die Gebäude stehen bleiben.

Vor mir lag also eine unübersehbar große und zugleich inhaltlich schwerwiegende Vielfalt von Aufgaben. Dazu gehörten die sofortige Gründung des städtischen Planungs- und Architekturbüros (Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig – BCA), der Generalbebauungsplan, der städtebauliche Entwurf für das Ensemble Straße des 18. Oktober, die Neufassung der 1959er Zentrumsplanung mit den Schwerpunkten der städtebaulich-architektonischen Gestaltung des Karl-Marx-Platzes (Augustusplatz), der Hochhausdominanten am nördlichen Promenadenring und des Neubaus des Gewandhauses sowie die Vorbereitung weiterer kleinerer Wohnungsbaustandorte und in der Folge schließlich der Städtebauentwurf für den neuen Stadtteil Leipzig-Grünau. Doch zunächst zur Gründung des BCA.

### *Gründung des Büros des Chefarchitekten der Stadt Leipzig (BCA)*

Mein Vorgänger, *Helmut Ullmann*, verfügte als Leiter der Abteilung Städtebau innerhalb des Stadtbauamtes nur über 13 Mitarbeiter, und er konnte somit nicht einmal die notwendige Qualität der staatlichen Hoheitsverantwortung gewährleisten. Die städtebauliche Planung erfolgte bis dahin durch bezirksgeleitete Büros. Die hochbauliche Entwurfstätigkeit wurde durch die den Baukombinaten zugeordneten bzw. eingegliederten Architektengruppen wahrgenommen. Dadurch konnte der Stadtarchitekt nur sehr schwer Einfluss nehmen.

Es bot sich somit die Chance für Veränderungen, die meinen Vorgängern nicht ver gönnt waren. *Wolfgang Geißler*, bis Herbst 1967 Leipzigs Stadtbaudirektor und danach mein erster Stellvertreter, half mir mit seinen Erfahrungen. Wir ermittelten, dass insgesamt ca. 90 bis 100 Fachkräfte notwendig waren, um die genannten Aufgaben gleichzeitig zu bewältigen und auch die städtebaulichen Genehmigungen mit hoher Qualität zu bearbeiten. Der Oberbürgermeister, *Walter Kresse*, war über die geforderte Anzahl an Fachkräften doch etwas überrascht, aber er unterstützte den eingeschlagenen Weg, und der

Rat der Stadt fasste den für die Bürogründung notwendigen Beschluss<sup>4</sup>. Bereits nach wenigen Wochen bestand ein »schlagkräftiges« Team, wohlwollend gefördert durch den Rat der Stadt und den Rat des Bezirkes Leipzig. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kamen aus der früheren Abteilung Städtebau des Stadtbauamtes, den Büros für Städtebau des Bezirkes Leipzig, von der örtlichen Technischen Hochschule, von der Technischen Universität Dresden und der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar sowie aus Architektengruppen von Bau- und Projektierungsbetrieben. Auch aus Halle, Magdeburg und Eisenhüttenstadt bewarben sich erfahrene Fachkollegen. Ich hatte die freie Wahl des Personals nach den anstehenden fachlichen Anforderungen. Wichtig war mir allerdings, eine ausgewogene Relation von erfahrenen ortskundigen Architekten und Ingenieuren sowie jungen »Stürmern und Drängern« zu erreichen. Zu den erfahrenen Architekten gehörten zum Beispiel *Werner Burkhardt*, *Heinz Knorr* und *Heinz Auspurg*, alle drei waren bereits an Leipziger Planungen in den 40er und 50er Jahren beteiligt; des Weiteren *Wolfgang Geißler*, *Ambros G. Gross*, *Johannes Schulze*, *Wolfgang Müller* und *Hans-Hermann Oehring*, die sich seit den 60er Jahren intensiv mit der Gestaltung der Stadt auseinandergesetzt hatten, und *Felix Riehl*, der langjährige Stadtarchitekt von Halle. Als wissenschaftlich erfahrene junge Leute von Bauhochschulen kamen unter anderem *Ursula* und *Wolfgang Horn*, *Wolfgang Bräter* sowie *Peter Bote* in das neue Büro.

Ein existentielles Problem war das Lohngefüge. Normalerweise durften die Mitarbeiter nur nach dem Tarif der »örtlichen Staatsorgane« entlohnt werden; aber diese Monatsbezüge waren damals so bescheiden, dass dafür kaum leistungsstarke Architekten und Fachingenieure hätten eingestellt werden können. So wurde das im Aufbau befindliche BCA kurzerhand und ganz unbürokratisch als »nachgeordnete Einrichtung« eingestuft und damit befugt, die Tarifgruppe der »IG Bau/Holz« anzuwenden. Dank der Unterstützung durch den Oberbürgermeister und die zuständigen Ratsmitglieder waren Anfang 1968 bereits rund 90 Mitarbeiter im BCA und konnten somit die genannten Aufgaben angehen<sup>5</sup>. Außerdem entwickelte sich das Planungskollektiv fachlich so gut, dass ich der bereits erwähnten alle zwei bis vier Jahre wiederkehrenden Ablösung der zuständigen Leiter standhielt. Das BCA existierte in seiner Grundformation rund ein Viertel Jahrhundert und bildete Anfang der 90er Jahre den Kern des Leipziger Stadtplanungsamtes.

#### *Gespräch mit Paul Fröhlich, dem Ersten Sekretär der SED-Bezirksleitung Leipzig*

Nach etwa drei Wochen Tätigkeit in Leipzig schien es angebracht, mich beim Ersten Sekretär der SED-Bezirksleitung, *Paul Fröhlich*, zu einem »Antrittsbesuch« anzumelden. Bis dahin war er mir nur über Auftritte in entsprechenden Parteiveranstaltungen und durch widersprüchliche Informationen aus dem Kollegenkreis bekannt. Aber ich wusste natürlich, dass Städtebau und Architektur auch als politische Aufgabe gesehen wurden und dass insbesondere die Vorschläge für öffentliche Bauten im Stadtzentrum der SED-Leitung vorzulegen sind, dass durch sie die letzten Entscheidungen getroffen werden und zwar im Sinne des politischen Auftraggebers.

4 Beschluss des Rates der Stadt Leipzig Nr. 154-24/67 vom 25.10.1967 über die Bildung des Büros des Chefarchitekten der Stadt Leipzig. Quelle: Stadtarchiv Leipzig; StV und R (1945–70); Nr. 885.

5 Zu den Arbeitsergebnissen siehe die Broschüre »10 Jahre BCA Leipzig – Stadtplanung / Stadtentwicklung«. Leipzig, September 1977.

Das Gespräch mit *Fröhlich* fand am 3. November 1967 in seinem Dienstzimmer statt. Dabei war es mir auch wichtig, mich zu den laufenden Abbruchmaßnahmen im Stadtzentrum zu äußern. Mein Ziel bestand darin, in der anstehenden Neuplanung für den Zentrumskern wertvolle Altbausubstanz zu bewahren und sie eng mit notwendigen Neubauten zu verbinden, um damit auch gleichzeitig markante Charakteristika der Stadt für die Bürger und Messebesucher noch stärker wirksam werden zu lassen. Mir schien, dass diese Gedanken im Gespräch grundsätzlich auf fruchtbaren Boden fielen. Ein Erfolg war: Noch während meiner Anwesenheit wurde die SED-Stadtleitung angerufen und veranlasst, dass die bereits begonnene »Freilenkung« des Wohngebäudes an der Ecke Straße des 18. Oktober / Johannisallee sofort gestoppt wird. (Diese Eckbebauung sollte abgerissen werden, um in Verlängerung der geplanten Internatsbauten eine etwa 100 m breite Messe-Magistrale zu erhalten.) Über den Abriss sei erst dann zu entscheiden, wenn das neue Ensemble Straße des 18. Oktober insgesamt errichtet worden ist. Die Familien zogen wieder ein, und dieses Gebäude steht heute noch.

Gegen Ende des sehr offenen Gedankenaustausches erwähnte *Fröhlich* allerdings noch (fast nebenbei, weil er wahrscheinlich angenommen hatte, ich sei darüber bereits informiert), dass der Bericht über den weiteren Aufbau des Leipziger Stadtzentrums am 28. des gleichen Monats im SED-Politbüro behandelt würde und dass dazu das bestehende, von meinem Vorgänger überkommene Zentrumsmodell vorgestellt werden solle. In diesem Moment vergingen doch ein paar Sekunden, bis ich mich dazu äußerte. Der mir bekannte »Bericht über den Aufbau des Stadtzentrums Leipzig vor dem Politbüro des ZK der SED« vom September 1967<sup>6</sup> enthielt keine städtebaulichen Planungsdokumente. Man hatte mich vor bzw. zu Beginn meiner Tätigkeit in Leipzig auch nicht darüber informiert, dass das im Zentrumsmodell dargestellte Konzept zur Neugestaltung der Universität<sup>7</sup> als endgültiges Ergebnis interner und bis dahin geheimgehaltener Untersuchungen einer kleinen Architektengruppe des Leipziger Baukombinates unter Leitung von *Helmut Ullmann* zu werten sei, das sozusagen als definitive Willensbekundung beurteilt und somit als beschlossen behandelt wurde.

Die vorliegende Fassung des städtebaulichen Entwurfes zum Universitätsneubau dem Politbüro vorzustellen und somit auch bestätigen zu lassen, erschien mir unverantwortlich. Die Vorlage in den wenigen verbleibenden Tagen zu überarbeiten, erklärte ich jedoch für nicht möglich und lehnte dies auch kompromisslos ab. Aber eine Terminverschiebung für die Vorlage wurde wiederum von *Fröhlich* gänzlich ausgeschlossen. Da er darauf beharrte, das Zentrumsmodell mit vorzustellen, gab es – um Zeit zu gewinnen – nur noch die Chance, im Beschlussentwurf für das Politbüro den Vorschlag mit aufzunehmen, einen Wettbewerb zur endgültigen Gestaltung des Ensembles auszuschreiben. Blauäugig, wie man als gutgläubiger junger Architekt gelegentlich ist, hoffte ich auch, Verbündete unter den Wettbewerbsteilnehmern und Jurymitgliedern zu finden, die mit

6 Zentrale Arbeitsgruppe des Ministeriums für Bauwesen / Rat des Bezirkes Leipzig / Rat der Stadt Leipzig: Bericht über den Aufbau des Stadtzentrums Leipzig vor dem Politbüro des ZK der SED vom 6.9.1967.

7 Die untersuchten Varianten sind erstmals von *Katrin Löffler* in ihrer Veröffentlichung »Die Zerstörung. Dokumente und Erinnerungen zum Fall der Universitätskirche«, Leipzig 1993, auf den Seiten 108f. veröffentlicht worden. Der Hauptvorschlag sah die völlige Beseitigung der Altbausubstanz und den Bau eines kompakten Gebäudes für die Universität sowie eines Y-Hochhauses vor. Dieser Vorschlag war von meinem Vorgänger bereits in das Zentrumsmodell eingefügt worden – sozusagen als die mit dem Auftraggeber abgestimmte Vorzugsvariante.

der Altbausubstanz anders umzugehen verstehen, als es der bisherige »Hauptvorschlag« dokumentierte.

Glücklicherweise akzeptierte *Fröhlich* – aus welchen Gründen auch immer – den Wettbewerbsgedanken und sagte zu, diese Überlegung mit in die Vorlage aufzunehmen. Er beauftragte mich, ihm meine Überlegungen schriftlich zu übergeben. Dies erfolgte mit einer Notiz vom 10. November 1967, in der u. a. stand: »Obwohl ich erst einige Tage in der Funktion des Chefarchitekten der Stadt Leipzig tätig bin, [...] erscheint es mir doch notwendig, einige Gedanken zum Stand der Planung und zur weiteren Bearbeitung zu äußern. [...] Speziell für diese beiden wichtigsten Bereiche ... (Karl-Marx-Platz, West- und Südseite / Bahnhofsvorplatz, Hotel Nordring) ... muss meines Erachtens die gegenwärtige Planung überarbeitet werden, und zwar aus folgenden Gründen:

- die Stellung der Dominanten muss u. a. dazu dienen, die inneren städtebaulich-funktionellen Absichten äußerlich, eben mit den architektonisch-gestalterischen Möglichkeiten, zum Ausdruck zu bringen;
- die kostenintensiven Dominanten müssten so gestellt werden, dass sie die verschiedenen Ensembles entscheidend bereichern und dass sie in den Blickrichtungen stehen;
- die Dominantenstellung muß der Einmaligkeit und dem Typischen der jeweiligen Stadt gerecht werden.

Die gegenwärtige städtebauliche Konzeption wird diesen Grundsätzen nicht voll gerecht. Im Anhang habe ich anhand einiger Schemadarstellungen diese Überlegungen grob skizziert.«<sup>8</sup>

Es ging vor allem um die Stellung des Universitäts-Hochhauses, das von mir in den beigefügten Skizzen bewusst außerhalb des universitätseigenen Grundstücks, das durch die Schiller- / Universitäts- / Grimmaische Straße begrenzt wird, eingeordnet wurde. Damit sollte dem umfangreichen Neubauprogramm genügend Platz geboten werden, ohne dass es eventuell erforderlich würde, die gesamte Altbausubstanz zu beseitigen; im Gegenteil, das Ziel bestand darin, sie stärker mit zu integrieren. In den erwähnten Anlagen sind deshalb der historische Zentrums Kern, der Planungsstand bis Oktober 1967 und die Gedanken für notwendige Veränderungen der bis dahin vorliegenden Planung in Schemaskizzen dargestellt worden. Diesen Standpunkt übergab ich schriftlich, wie festgelegt, *Fröhlich* und dem Oberbürgermeister, *Kresse*.

### *Zentrumsbauten und Vorlage an das Politbüro des ZK der SED*

Am 28. November 1967 fand die Beratung im SED-Politbüro in Berlin statt, zu der zahlreiche Persönlichkeiten – Oberbürgermeister, Stadtrat für Bauwesen, Präsident der Bauakademie, Ratsvorsitzender des Bezirkes Leipzig, Bezirksbaudirektor und Bauminister sowie weitere Vertreter von Ministerien – und ich als Gast geladen waren. Bereits während des ergänzenden mündlichen Berichts des Politbüromitglieds und Ersten Sekretärs der SED-Bezirksleitung Leipzig, *Fröhlich*, der auch durch ein sehr kritisches Schreiben der enormen ökonomischen Belastungen des Bezirkes Leipzig geprägt war,

8 Horst Siegel: Gedanken zur vorliegenden städtebaulichen Konzeption (Stand Oktober 1967) für das Stadtzentrum Leipzig. Zwei Seiten Text und vier Seiten als Anlage (Schemaskizzen). Privatarchiv H. S.

entwickelte sich eine sehr angespannte Atmosphäre, die während der anschließenden Diskussion anhielt.

Danach gingen alle Teilnehmer in einen benachbarten Raum, in dem das Stadtzentrummodell aufgestellt war, und sprachen über den weiteren Fortgang der Baumaßnahmen. *Walter Ulbricht* stellte zu seiner Geburtsstadt klare und sehr gezielte Fragen, wobei er oft die Platz- und Straßenbezeichnungen verwandte, die er noch aus seiner Jugendzeit kannte; so zum Beispiel »Fleischerplatz« für den Friedrich-Engels-Platz (heute: Goerdelerring). Mein Hauptanliegen blieb unverändert, eine Zustimmung für den Wettbewerb zum Universitätsneubau zu erhalten und ich stand »Aug' in Aug'« mit *Ulbricht* am Modell. Plötzlich ging er zu seiner Handakte und holte meine Notiz mit den beigefügten Skizzen heraus, die ich *Fröhlich* gegeben hatte, und forderte mich auf, mein Anliegen zu erläutern. Er hörte sehr konzentriert zu und sagte danach – an den Präsidenten der Bauakademie gewandt – sinngemäß: »Nun, Genosse Präsident, wir machen einen Wettbewerb«. Damit war mein Ziel zunächst erreicht, und ich bin am gleichen Tag gut gelaunt nach Halle zurückgefahren (dort wohnte ich damals noch).

Aber der Vorschlag zum Standort des Uni-Hochhauses muss *Ulbricht* doch nicht so sehr gefallen haben. Denn noch in der gleichen Woche rief mich der Stadtarchitekt von Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), *Lothar Hahn*, an und fragte scherzhaft, was ich noch in der DDR machen würde, denn ich hätte doch einen »Freifahrtschein nach dem Westen«. Seine Anspielung hatte folgenden Hintergrund: Nach der Leipziger Berichterstattung im SED-Politbüro stellten am gleichen Tage auch die Karl-Marx-Städter ihre Zentrumspläne vor, und dabei soll *Ulbricht* – offenkundig noch unter dem Eindruck der vorhergehenden Diskussion – gesagt haben: »Wo die Hochhäuser stehen, das bestimmen wir und nicht die Architekten. Das können sie ›drüben‹ machen, aber nicht bei uns«. Deshalb »fragte« *Hahn* bei mir nach, wie ich mich »entschieden« hätte. Da wurde mir bewusst, was auch schon immer vermutet wurde, dass *Ulbricht* die bis dahin gültige Planung gut kannte und es nicht so einfach gelingen würde, die bisherigen Konzepte zu verändern.

Die Politbürositzung wurde am 4. Dezember 1967 durch *Fröhlich* in Leipzig ausgewertet; ich notierte mir ernüchert: »Grundlinie nach ursprünglicher Konzeption fortführen – auch der Dominanten, insbesondere Karl-Marx-Platz – wegen Zeitfaktor«; allerdings: Der von *Ulbricht* gebilligte Wettbewerb war vorzubereiten. So gab es doch noch die Hoffnung, über diesen Weg weiter zu kommen.

### *Universitätsneubau – Wettbewerb/Ergebnisse/Weiterarbeit*

Der Rat der Stadt Leipzig (Hauptplanträger/Kulturabteilung/BCA) konzentrierte sich, gemeinsam mit Vertretern der Universität, auf die Wettbewerbsausschreibung, die trotz der angemerkten Auswertung der Politbürositzung in den Vorgaben sehr offen gehalten worden ist. Wir forderten fünf anerkannte DDR-Kollektive auf, von denen wir annehmen konnten, dass sie mit hoher fachlicher Verantwortung eine derart schwierige Aufgabe in sehr kurzer Zeit bewältigen würden: Deutsche Bauakademie Berlin, Institut für Hochschulbauten an der TU Dresden, Stadtarchitekt/Baukombinat Rostock, Stadtarchitekt Karl-Marx-Stadt sowie Bau- und Montagekombinat Süd, Sitz Leipzig. Sehr wichtig war auch, Jury-Mitglieder zu gewinnen, die sich in örtlichen und zentralen Kultur- und Wissenschaftsbereichen als anerkannte Fachleute ausgewiesen sowie Verantwortung zu tragen hatten. Dazu gehörten die Rektoren der Leipziger Universität, der Hochschule für



Grafik und Buchkunst sowie der Bauhochschule in Leipzig, die Vorsitzenden des Verbandes der bildenden Künstler und des Bundes der Architekten; des Weiteren der Kulturminister und ein stellvertretender Bauminister sowie der Präsident der Bauakademie.

Vorgelegt wurden vier Arbeiten<sup>9</sup>, die den völligen Abbruch der Altbausubstanz vorsahen und außerdem auf der Südseite des Platzes das Auditorium maximum einordneten. Nur ein Beitrag, der Entwurf von *Wolfgang Urbanski*, Rostock, versuchte, die gut erhaltene Universitätskirche mit einzubeziehen, aber mit der Konsequenz, ein größeres Bauvolumen einschließlich des Hochhauses auf der Südseite im Ringgrün unterzubringen. Die Jury tagte am 29. März 1968 unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters *Kresse*. Kein Entwurf erfüllte die hochgesteckten Erwartungen; deshalb wurde auch kein erster Preis vergeben. Die beste Platzierung, einen zweiten Preis, errang der Beitrag aus Dresden von *Werner Queck*. Danach gab es zwei dritte Preise, die an die Kollektive unter Leitung von *Helmut Ullmann*, Leipzig, und *Hermann Henselmann*, Berlin, gingen. Ihnen folgten der Beitrag aus Karl-Marx-Stadt/Chemnitz von *Lothar Hahn* und der Vorschlag von *Wolfgang Urbanski* aus Rostock. Unabhängig von den insgesamt nicht erfüllten Erwartungen gab es noch am gleichen Tag beachtliche Unstimmigkeiten mit den Vertretern der Bauakademie, da sie entgegen ihrer gewohnten Erwartungen nicht den vordersten Platz belegt hatten. Daraufhin lud der Oberbürgermeister den Präsidenten der Bauakademie im Anschluss an die Juriesitzung zu einem klärenden Gespräch ein (an dem ich teilnahm), um sich über die künftige Zusammenarbeit zu verständigen<sup>10</sup>.

*Fröhlich* informierte *Ulbricht* über das Wettbewerbsergebnis und teilte ihm mit, dass die Jury empfohlen habe, die weitere Ausarbeitung auf der Grundlage des Entwurfes aus Dresden vorzunehmen und bat um seine Meinung vor der nächsten Politbürovorlage. Außerdem vermerkte er: »Interessant ist, dass alle Modelle – entgegen unserer bisherigen Auffassung – die Schließung des Platzes durch das Auditorium maximum (anstelle des ehemaligen Bildermuseums) vorsehen.«<sup>11</sup> Aber die Aussprache dazu führte *Ulbricht* allerdings nicht mit *Fröhlich*, sondern mit dem damaligen Präsidenten der Bauakademie, *Werner Heynisch*. Dieser hielt schriftlich fest, was die Schwerpunkte für die weitere Ensemblegestaltung sein sollten. In dem Aktenvermerk steht unter anderem, dass »[...] der vom Institut für Städtebau und Architektur (Prof. *Henselmann*) eingereichte Hochhauskörper sowie der Faltwerksbau für das Auditorium maximum als eine neue Lösung mit eigenem Ausdruck der sozialistischen städtebaulichen Anordnung und Architektur herausgestellt [wurde]« und somit für die weitere Bearbeitung entscheidend sei<sup>12</sup>.

Natürlich waren mir damals weder das Schreiben von *Fröhlich* noch der Aktenvermerk des Bauakademiepräsidenten bekannt. Aber über die inhaltlichen Schwerpunkte für die Weiterarbeit informierte der Präsident bereits am 9. April 1968 in der SED-

9 Siehe Christian Winter: *Gewalt gegen Geschichte: der Weg zur Sprengung der Universitätskirche Leipzig*, Leipzig 1998, S. 141-144. Vergleiche auch den Beitrag von A.G. Gross in vorliegender Veröffentlichung, S. 203ff.

10 Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig: Aktenvermerk (1.4.68; Dr. Sie/Bk) der Beratung vom 29.3.1968, 16.00 Uhr, beim Oberbürgermeister der Stadt Leipzig. (Verteiler: OBM, Präsident der Bauakademie, Stadtrat für Bauwesen, Chefarchitekt der Stadt Leipzig).

11 Schreiben (1.4.1968) von Paul Fröhlich an Walter Ulbricht. Quelle: Privatarchiv Katrin Löffler, Leipzig.

12 Der Präsident (9.4.1968): Aktenvermerk – Betr.: Aussprache bei Genossen Walter Ulbricht über die Auswertung des Wettbewerbs für den Karl-Marx-Platz in Leipzig, am 8.4.1968. Quelle: wie vorgenannt.



Bezirksleitung Leipzig<sup>13</sup>. Entgegen der bis dahin geltenden Festlegungen wurde die federführende Verantwortung für die weitere Entwurfstätigkeit der Bauakademie Berlin, unter der Leitung von *Henselmann*, übertragen. Noch am gleichen Abend verständigte ich mich mit meinem zuständigen Stellvertreter für das Stadtzentrum, *Ambros G. Gross*, über die eingetretene Lage, denn vorher oblag mir die Federführung für die Weiterarbeit. Obwohl wir uns der Ohnmacht bewusst geworden waren, wollten wir nicht unvorbereitet in Berlin erscheinen. Denn wir befürchteten, dass die Bauakademie versuchen könnte, nur ihr Entwurfskonzept durchzusetzen.

Wir ordneten noch bis tief in die Nacht unsere Überlegungen und fuhren am nächsten Tag gemeinsam zu *Henselmann* nach Berlin. Die Zusammenkunft begann in einer sehr angespannten, unfreundlichen Atmosphäre und ich bat, die Beratung zu unterbrechen. In einem Vier-Augen-Gespräch mit dem 30 Jahre älteren *Henselmann* habe ich ihm meine grundsätzliche Position zu der anstehenden Aufgabe und die Grenzen meiner partiell bereits überschrittenen Kompromissbereitschaft unmissverständlich dargelegt. In dem völlig offenen Disput ist eindeutig ausgesprochen worden, dass es uns, *Gross* und mir, ausschließlich um das fachliche Anliegen und nicht um Karriereverbeugungen ging. Danach verständigten wir uns sehr sachlich über das weitere gemeinsame Wirken unter der Führung der Bauakademie. Er bot mir das vertraute »Du« an, und die Beratung wurde sehr konstruktiv und schöpferisch fortgeführt<sup>14</sup>.

Die Entwurfsbearbeitung erfolgte vorwiegend in Berlin. Einbezogen wurde von Anfang an der verantwortliche Projektant, *Helmut Ullmann*, BMK Süd, Betriebsteil Leipzig. Das Ergebnis ist dem Politbüro am 7. Mai 1968 vorgestellt worden. Dazu veranlasste ich, die Modelle in »Brusthöhe/Augenhöhe« aufzustellen<sup>15</sup>, damit sich Nichtarchitekten besser die jeweilige städtebauliche Situation vorstellen können, als dies bei den Modellen möglich ist, die aus der »Vogelperspektive« betrachtet werden. Außerdem wurden alle Baukörper angeschraubt, um zu verhindern, dass einflussreiche Persönlichkeiten während der Beratung einzelne Gebäude verschieben und diese »Korrektur« dann als verbindliche Vorgabe für die weitere Gestaltung gewertet wird. Die Leipziger Stadtverordneten berieten über die städtebaulich-architektonische Konzeption am 23. Mai 1968 und bestätigten sie als Grundlage für die weitere Bauvorbereitung<sup>16</sup>.

Nachdem ich Anfang der 90er Jahre die solide und oft genannte Veröffentlichung von *Katrin Löffler*<sup>17</sup> und neuerlich die umfassende und sehr gründlich recherchierte Dokumentation von *Christian Winter*<sup>18</sup> zum Universitätskomplex einschließlich Kirche gelesen hatte, wurde mir endgültig klar: Ich hatte damals keine Chance, an dem überkommenen Konzept etwas Grundsätzliches zu ändern. Die Fronten waren durch eine Vielzahl von Konflikten bereits im Verlauf des vorangegangenen Jahrzehnts zu sehr verhärtet; und außerdem war mittlerweile ein großer Zeitverzug eingetreten. Durch den Wettbewerb

13 Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig: Aktenvermerk (11.4.1968; Dr. Sie/Bk) der Beratung vom 9.4.1968, 14.30 Uhr, im Sekretariat der Bezirksleitung Leipzig der SED (Verteiler: OBM, Präsident Bauakademie, Stadtrat für Bauwesen, Chefarchitekt).

14 Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig: Aktenvermerk (11.4.68) der Beratung vom 10.4.1968, 10.00 Uhr, bei Prof. Henselmann in Berlin. (Verteiler: siehe Fußnote 13).

15 Siehe auch Foto in der »Leipziger Volkszeitung« vom 24. Mai 1968. S. 1.

16 LVZ vom 24.5.1968, S. 1, 3f. sowie vierseitige Sonderbeilage (farbig).

17 Katrin Löffler: Die Zerstörung.

18 Christian Winter: Gewalt gegen Geschichte.

wurde allerdings erreicht, dass die funktionelle Organisation des Universitätsensembles rationeller gelöst, die Stellung und die Form des Universitätshochhauses verbessert sowie die Bebauung der Südseite des Platzes (Auditorium maximum / Konzerthaus) ermöglicht worden sind.

Das wichtige Anliegen, Neu mit Alt zu verbinden und somit die Bausubstanz des Augustäums und der Universitätskirche mit einzubeziehen, wurde allerdings nicht erreicht; ein nachträglicher Versuch meines Mitarbeiters *Hans-Dietrich Wellner* von Anfang April 1968<sup>19</sup> führte ebenfalls nicht weiter.

Soweit ein Auszug aus meinen autobiographischen Notizen »Leipziger Reminiszenzen«.

---

19 Katrin Löffler. Die Zerstörung. S. 158f. – Siehe auch den Beitrag von Gross zum Stadtzentrum, Bild 5.11.

# Planen und Bauen für den Sport

*Witlof Stange*

*»Vergesslichkeit bezüglich vergangener Leistungen ist eines der wichtigsten sozialen Probleme ...«  
Eric Voegelin*

Mit dem Umbau des Zentralstadions zum Fußballstadion und dem Bau der Leipzig-Arena, einer großen, für die sportliche Nutzung projektierten Mehrzweckhalle auf der Südanlage des Sportforums, aber auch mit der Sachsenterme in Paunsdorf beginnt sich die Sportbautenlandschaft der Stadt Leipzig zu verändern und zu bereichern. Nur die älteren Leipziger werden sich daran erinnern, dass das Gelände zwischen Mainzer Straße im Süden und Hans-Driesch-Straße im Norden, Friedrich-Ebert-Straße und Marschnerstraße im Osten und dem Elsterflutbett im Westen, Frankfurter Wiesen genannt, noch 1945 frei von größeren Hochbauten war und vor allem durch Sportplätze und ein Freibad am Elsterflutbett für Sport und Freizeit genutzt wurde.

In den drei Jahrzehnten von 1950 bis 1980 entstanden das Sportforum mit dem Zentralstadion, der Komplex der Deutschen Hochschule für Körperkultur (DHfK), heute Universität Leipzig bzw. Handelshochschule, das Forschungsinstitut für Körperkultur und Sport, jetzt Institut für angewandte Trainingsmethodik, sowie östlich der Marschnerstraße die Kinder- und Jugendsportschule mit Sporthalle und dem Internat an der Mainzer Straße, heute Sportgymnasium. Mit diesen Bauten, zu denen im übrigen auch die Bootshäuser an der Mainzer Straße gehören, entwickelte sich zwischen der Innenstadt und den vorgelagerten Stadtvierteln ein Stadtteil für den Sport, der durch diese wohl einmalige Konzentration von Lehr- und Bildungsstätten, Forschungs-, Trainings- und Wettkampfstätten auch international mit nur wenigen Standorten vergleichbar ist.

Der Ruf der Messestadt, auch eine Stadt des Sports zu sein, hat hier seinen Ausgangspunkt und die Erfolgsgeschichte des DDR-Sports hier einen wesentlichen Teil ihrer Wurzeln. Das Bauen für den Sport war in Leipzig zu einem nicht geringen Teil Bauen für die Institutionen des Sports, die hier gegründet wurden und sich entwickelten – aber nicht nur. Die Volksschwimmbhallen, das Zentrum für aktive Erholung und Gesundheitssport, das Sommerbad in Schönefeld und nicht zuletzt die Sporthallen an den Schulen oder das Bowlingzentrum am Leuschnerplatz hatten andere Bauherren.

Die Beschlüsse zum Ausbau des Sportforums mit Zentralstadion, Schwimmstadion und Festwiese (1950), die Gründung der Deutschen Hochschule für Körperkultur und Sport (1950), und des Forschungsinstitutes für Körperkultur und Sport (1968), waren die entwicklungsbestimmenden Entscheidungen. Gebaut werden sollte aber auch für die kleineren Institutionen des Sports wie Sportmedizinischer Dienst, Sportmuseum, Zentra-

les Investitionsbüro Sportbauten mit Bauhof, Wissenschaftlich-Technisches Zentrum Sportbauten mit Rasenversuchsgelände, Technisches Zentrum für Geräte und Anlagen mit angeschlossenen Produktionsbereichen. Auch eine große Zahl Wissenschaftlicher Zentren der Sportverbände des Deutschen Turn- und Sportbundes hatte in Leipzig ihren Sitz.

Die Zahl der mit diesen Institutionen genannten Bauherren war freilich größer. Sportclubs und Betriebssportgemeinschaften, der Schul- und Hochschulsport und immer drängender auch der Freizeit- und Erholungssport benötigten Sportplätze und Sporthallen, Schwimmbäder und sportartspezifische Trainings- und Wettkampfstätten. Ließ sich doch die zentrale Losung: »Jeder Mann an jedem Ort, einmal (später mehrmals) in der Woche Sport« mit der »Lauf-Dich-gesund-Bewegung« allein nicht breitenwirksam verwirklichen.

Damit ist zugleich angedeutet, dass die großen gesellschaftlichen Zielstellungen für alle Bereiche des Sports und die realen gesellschaftlichen Möglichkeiten, dafür materielle Voraussetzungen zu schaffen, zu wachsenden Widersprüchen bei der Verteilung von Baukapazitäten für den Bereich Leistungssport und die anderen Sportbereiche führten. Diese konnten auch durch das Engagement der Betriebe für die Sportgemeinschaften und die in freiwilliger Arbeit erbrachten Leistungen der Sportler nicht überwunden werden.

### *Der Bau des Sportforums*

Bereits wenige Tage nach der Gründung der DDR beschloss der Rat der Stadt Leipzig, die Sportschule auszubauen und ein *Sportzentrum* auf den Frankfurter Wiesen zu errichten. Im Januar 1950 wurde der Planungsauftrag erteilt.

Als erste Sportstätte in Leipzig nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Schwimmstadion von 1950 bis 1952 gebaut. Im Süden des Sportforums entstanden die Festwiese und das Hockeystadion, im Norden das Basket- und Volleyballstadion neben dem bestehenden Sportplatz des TV 1867. Im März 1955 wurde das Sonderprojektierungsbüro für den Bau des Stadions der 100 000 gebildet. Nach der Fertigstellung von Rasenfeld, Laufbahn und großer Teile der Traversierung im November 1955 erfolgte bereits am 1. August 1956 die Weihe des Glockenturms. Ein Tag später war die Einweihung des gesamten Stadions (siehe Bild 1). In den Jahren 1957 bis 1959 entstanden acht Tennisplätze und das Eisstadion in der Nordanlage; die geplante Kunsteisplatte wurde nicht gebaut. 1960 wurde die 110-m-Laufhalle in der Nordanlage errichtet.

1961 erhielt das Schwimmstadion für die Winternutzung über dem 50-m-Wettkampfbecken ein verfahrbares Dach. 1977 konnten die Sporthallen für Leichtathletik, Judo und Spiele in der Nordanlage und das Sportmuseum auf dem Hauptgelände des Stadions eröffnet werden. Flutlichtanlagen, elektronische Anzeigetafel und der Kunststoffbelag für die Leichtathletikanlage waren in den 60er und 70er Jahren die wichtigsten Modernisierungsmaßnahmen für das Zentralstadion.

Mit dem Jugendförderungsgesetz vom 8. Februar 1950 wurde der Bau einer *Hochschule für Körperkultur* beschlossen. Nach ersten Entwürfen 1950 wurde 1952 der Bebauungsplan bestätigt und der Grundstein gelegt. Und so wurde gebaut:

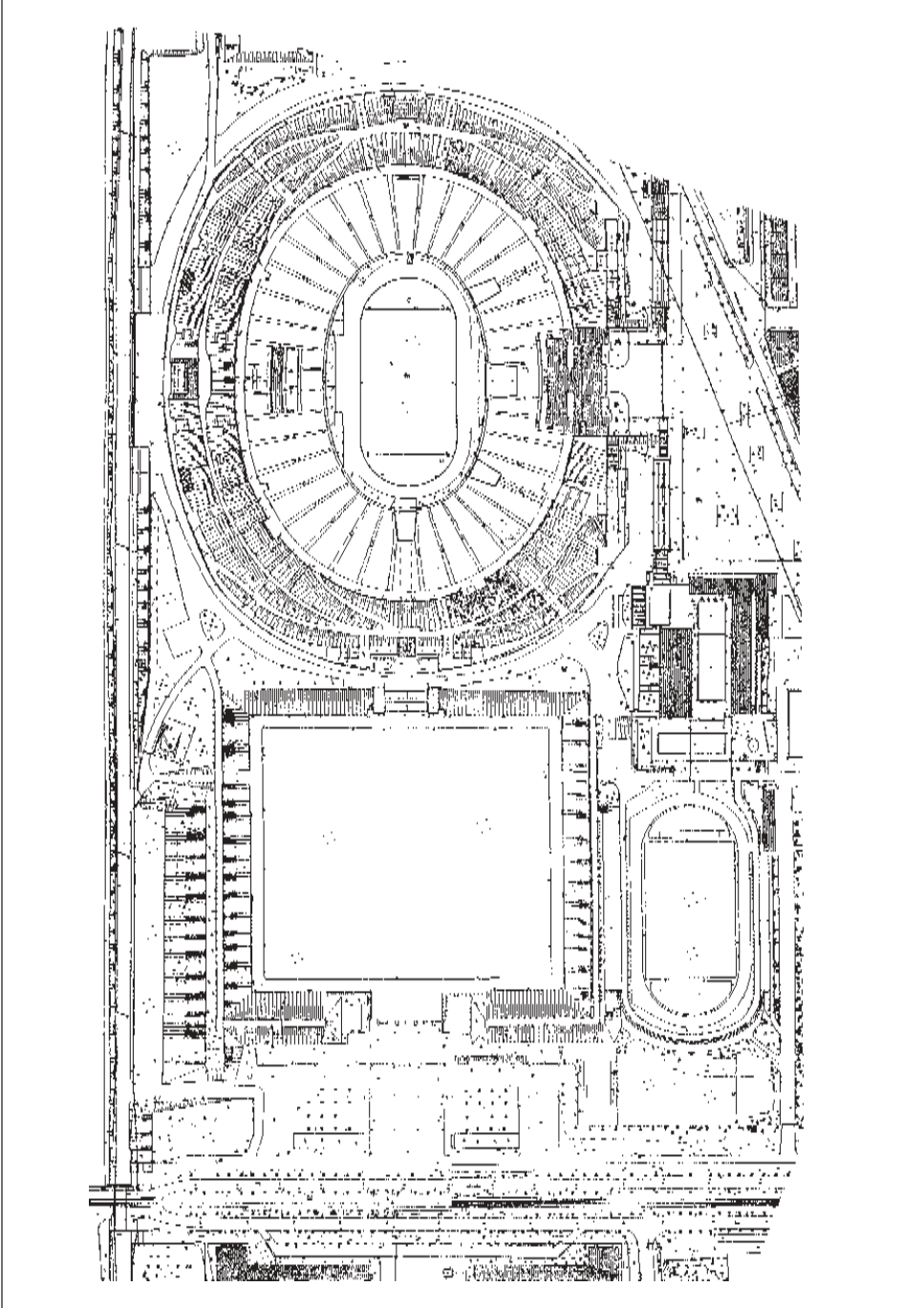


Bild 1: Zentralstadion / Sportforum 1956.  
(Quelle: Städtisches Vermessungsamt – Ausschnitt Stadtkarte.)

- 1952-1955 erster Bauabschnitt mit der Sporthalle für Turnen und den 15 x 20 m großen Hallen für Schwerathletik, Fechten, Gymnastik, Kinderturnen. Die Halle für Leichtathletik und Spiele war mit 67 x 39 m zum damaligen Zeitpunkt die größte Sporthalle der DDR,
- 1955-1957 Hörsaalflügel mit zwei Hörsälen von je 250 Plätzen und dem großen Hörsaal von 400 Plätzen sowie mit Seminar- und Experimentierräumen,
- 1956-1958 westlicher Institutsflügel an der Jahnallee mit Bibliotheksturm und Senatsaal,
- 1962-1964 östlicher Institutsflügel an der Jahnallee und das Institut für Sportmedizin zugleich Haupteingang der DHfK,
- 1970-1972 Schwimmhalle mit Springerhalle an der Mainzer Straße,
- 1980 Mensa im Innenraum des Komplexes.

Zu den Sportstätten der DHfK gehörte auch der Bootshauskomplex an der Mainzer Straße mit Bootshallen, Sozialgebäude, Trainingsräumen und dem Wintertrainingsbecken, die in mehreren Bauabschnitten, beginnend schon Anfang der 60er Jahre, entstanden.

### *Das Forschungsinstitut für Körperkultur und Sport*

Auf dem Gelände zwischen Marschnerstraße und Ziegeleiweg standen noch 1967/68 die Baracken des Studentenwohnlagers der Universität, das den neuen Bauten weichen musste. Aus der Forschungsstelle der DHfK ging 1968 das Forschungsinstitut hervor. Seine Hauptaufgabe bestand darin, Grundlagen für ein wissenschaftlich fundiertes Training der Sportarten zu erarbeiten. In den Folgejahren entstanden an der Marschnerstraße das erste Institutsgebäude mit Labors und Spezialwerkstatt, die Testhalle und die Leichtathletikanlage zwischen Testhalle und Ziegeleiweg. In einem weiteren Bauabschnitt wurde ebenfalls an der Marschnerstraße das zweite Institutsgebäude mit dem Rechenzentrum und später weiteren Werkstätten gebaut. Das Forschungsinstitut hat die Wende überdauert und ist heute als Institut für angewandte Trainingsmethodik das größte sportwissenschaftliche Institut der Bundesrepublik.

Im gleichen Zeitraum wurde an der Ostseite der Marschnerstraße die Kinder- und Jugendsportschule mit Ballspielfeld und Sporthalle errichtet. Das Sportlerinternat entstand an der Einmündung der Mainzer Straße.

Sportforum und DHfK-Komplex haben das Stadtbild mit geprägt. Eine Reihe wichtiger Bauten, die für die Entwicklung in einigen Sportarten bedeutsam war, entstand an Standorten, die von den Bürgern der Stadt und deren Besuchern seltener aufgesucht werden. Dazu gehören:

- Die Radrennbahn an der Zschocherschen Straße; dort bereits vorhanden, erhielt sie vor der Steher-Weltmeisterschaft 1954 eine neue Betonpiste und ein Funktionsgebäude. In den 70er Jahren erfolgten die Überdachung der Piste und die Neugestaltung des Innenraumes mit der Pistenuntertunnelung, um den kreuzungsfreien Zugang für Sportler und Technik zu ermöglichen. Die Anlage wurde durch das Gebäude für die Radsportforschung des Forschungsinstituts und das Wissenschaftliche Zentrum des Radsportverbandes sowie durch weitere Trainings- und Technikräume ergänzt.
- Die Fußballschule in Abtaundorf. Auf dem Standort der BSG Rotation 1950 wurde 1980 als weitere zentrale Sportschule des DTSB die Fußballschule gebaut. Kern-



stück war das überdachte Fußballfeld mit Kunstrasenbelag in einer Halle mit den Abmessungen 66x96 m. Die BSG Rotation 1950 musste in das Stadion des Friedens an der Max-Liebermann-Straße umziehen. Die als Ausgleich für den Verlust der am alten Standort vorhandenen guten räumlichen Bedingungen zugesagten Baukapazitäten wurden allerdings nicht bereitgestellt. Der Bau der Fußballschule war der großen Popularität des Fußballs, dem gerade in dieser Sportart bestehenden hohen Leistungsniveau in der Bundesrepublik und der Tatsache geschuldet, dass der Fußball in der DDR im Vergleich zu anderen olympischen Sportarten bis zu diesem Zeitpunkt kaum zentral gefördert wurde.

- Das Bootshaus am Elstergrund/Pistoriusstraße. Für den Kanuslalom und Wildwassersport entstand an der Verbindungsstelle zwischen Weißer Elster und Elsterflutbett am Anfang der 60er Jahre ein Bootshaus mit Sozialräumen, Trainingseinrichtungen und Bootshalle, das zur Wiege vieler internationaler Erfolge der Leipziger Slalom- und Wildwasserkanuten wurde.
- Das Bootshaus in Burghausen am Elster-Saale-Kanal. Das Bootshaus wurde vor allem als Trainingsbasis für den Rudersport errichtet. Der Kanal bot den Sportlern vor allem bessere natürliche Bedingungen als das hochgradig verschmutzte Wasser von Elster und Pleiße.
- Die Sporthallen an der Leplay- und Brüderstraße. Die bestehende Sporthalle an der Leplaystraße war durch Kriegseinwirkungen stark in Mitleidenschaft gezogen. Sanierung und Modernisierung erfolgten Mitte der 60er Jahre. In den 70er Jahren wurde die Halle durch die Turnhalle für das Frauenturnen erweitert. Die Spielhalle an der Brüderstraße entstand auf der Grundlage eines Angebotsprojektes des Metallleichtbaukombinates und war neben der Ernst-Grube-Halle der DHfK die größte Sporthalle in Leipzig, die für Hallenhandball- und Volleyballspiele auch über ein paar Hundert Zuschauerplätze verfügte.
- Das Stadion des Friedens an der Max-Liebermann-Straße. Nach dem Zentralstadion war das Stadion des Friedens der zweite Stadionneubau. Mit 15 000 Zuschauerplätzen auf den Stehtraversen sowie den Funktionsgebäuden, Werkstätten und Eingangsbauwerken diente es viele Jahre auch für die Spiele der Fußball-Oberliga. Außerdem war es der Austragungsort einer Kinder- und Jugendspartakiade der DDR.
- Das Rasenversuchsgelände an der Max-Liebermann-Straße zwischen dem Stadion des Friedens und dem Kasernengelände. Als Konsequenz aus den neuen Zielstellungen für den Fußballsport und dem Sachverhalt, dass Bauzustand, Pflegeaufwand und Nutzungseigenschaften der Rasenfußballfelder nicht dem internationalen Entwicklungsstand entsprachen, für den Import hochwertiger Sportrasengräser aber die Valuta knapp waren, erhielt das WTZ Sportbauten 1984 den Auftrag, ein Rasenversuchsgelände anzulegen. Es entstanden sieben Fußballfelder, die im Zusammenwirken mit Saatzuchtbetrieben für das Testen von Gräserarten und Konstruktionsaufbauten genutzt wurden und zugleich das Angebot an Spielflächen für die Fußballsektionen erweiterten. Das Ziel der Züchtung und Zulassung eigener Sportrasengräser wurde trotz der relativ kurzen Entwicklungszeit erreicht.
- Georg-Schwarz-Sportpark und Bruno-Plache-Stadion. Auch an diesen traditionsreichen Stadionstandorten wurde gebaut, wurden Einzelmaßnahmen zur Erhaltung der Substanz (Tribünen) und zur Verbesserung der sanitären und Trainingsbedingungen realisiert, erhielt der FC Lok eine Trainingshalle, die mit sandgefülltem Kunstrasen als

Spielfeldbelag ausgestattet war. Ein geplanter Tribünenneubau für das Bruno-Plache-Stadion gedieh jedoch nicht weiter als bis zur Ausschreibung eines Wettbewerbs.

Die Wunschliste des Sports war lang, einige Vorhaben blieben in der Planungsphase, andere in der Realisierung stecken. Dazu gehören die geplante Eissporthalle auf dem Gelände am Cottaweg ebenso wie die dort geplante Radrennbahn am Standort des Motodroms. Eine montierbare Hallenradrennbahn erlebte ihre Premiere in der Messehalle 2 des alten Messegeländes, aber keine weitere Verwendung. Für eine große Mehrzwecksporthalle mit ursprünglich 10 000, schließlich 3000 Zuschauern, zwischen Leplaystraße und Brüderstraße waren die Baugrube bereits ausgehoben, die Stahlkonstruktion bereits angeliefert, Fenster und Ausbauelemente bereits gefertigt. Der erste Anlauf für eine Schwimmhalle der DHfK endete in der Baugrube an der Marschnerstraße. Für die Sportmedizinische Hauptberatungsstelle blieb es bei den ersten Planungsphasen. Baracken, Mehrzweckgebäude und Container kamen zum Einsatz, um auf dem DHfK-Gelände und auf dem Sportplatz am Cottaweg die notwendigsten Arbeitsvoraussetzungen für das Institut Freizeit und Erholungssport der DHfK, das WTZ Sportbauten und das Technische Zentrum Geräte und Anlagen zu schaffen. Bauleistungen waren auch dazu erforderlich.

### *Volksschwimmhallen für Leipzig*

Während der Bedarf an ganzjährig nutzbaren Sportstätten durch den Bau von Sporthallen an den Schulen in wachsendem Maß gedeckt wurde, ohne dass die diesbezüglichen städtebaulichen Richtwerte erreicht werden konnten, wurde der Widerspruch zwischen den internationalen Erfolgen des Schwimmsports und dem Schwimmmöglichkeiten für die Bevölkerung größer. Mit der DHfK-Schwimm- und Springerhalle und der verfahrbaren Überdachung des Schwimmbeckens im Schwimmstadion des Sportforums war der Bedarf für den Leistungssport zwar weitgehend gedeckt, es blieb aber wenig freie Kapazität für die Trainingszentren und den öffentlichen Badebetrieb. Außerdem begann in den 60er Jahren ein enormer Bauboom bei Sportstätten in der alten Bundesrepublik, wobei Bäder und Sporthallen die größten Zuwachsraten aufwiesen.

Vor diesem Hintergrund wurde beschlossen, in Leipzig zehn Volksschwimmhallen zu errichten, die weitgehend außerhalb der amtlichen Baubilanzen entstehen sollten. Es sei angemerkt, dass es bereits 1958/60 eine ähnliche Initiative gegeben hatte, die zum Einbau von Lehrschwimmbecken in den Kellerräumen mehrerer Schulen führten. Die ursprüngliche Zielstellung, eine Volksschwimmhalle für weniger als 1 Mio. Mark zu errichten, war nicht realistisch und musste korrigiert werden. Aber auch für 1,4 Mio. Mark war keine Schwimmhalle mit einem 25 x 12,5 m großen Becken zu bauen. Die Kostenfeststellungen lagen schließlich bei 2,2 bis 2,8 Mio. Mark. Ohne planmäßige Baukapazitäten waren die Baubetriebe zu außerplanmäßigen Leistungen, aber auch die Bereitschaft von Handwerkern und freiwilligen Helfern gefordert, außerhalb der regulären Arbeitszeit Leistungen zu erbringen. So gelang es innerhalb von drei Jahren, neun der geplanten zehn Schwimmhallen zu errichten.

Nach dem Erstbau, der Volksschwimmhalle am Arthur-Brettschneider-Park 1968-1969, entstanden die Volksschwimmhallen (VSH)

VSH Mitte	Kirchbergstraße,
VSH Nordost	Mariannenpark/Lindenallee,
VSH Südost	Kommandant-Prendel-Allee,

VSH Süd I	Arno-Nitzsche-Straße,
VSH Süd II	Tarostraße,
VSH Südwest I	Arthur-Nagel-Straße,
VSH Südwest II	Antonienstraße,
VSH West	Hans-Driesch-Straße.

Standortbestimmend war meist die Gewährleistung der Heizversorgung, wodurch städtebauliche Gesichtspunkte auch mit Blick auf spätere Erweiterungen z. B. durch Nichtschwimmer- und Kleinkinderbecken kaum berücksichtigt werden konnten. Die architektonisch spartanischen Zweckbauten wiesen materialbedingte Mängel auf, die sich durch ungenügende Wärmedämmung und einfachste Gebäudetechnik für Heizung und Lüftung noch verstärkten. Der Zuwachs von 2813 m<sup>2</sup> überdachter Wasserfläche machte Leipzig zu der am besten mit Hallenwasserfläche versorgten Stadt auf dem Gebiet der DDR. Leipzig lag damit im Bereich der Richtwerte des »Goldenen Plans« der Deutschen Olympischen Gesellschaft der Bundesrepublik für den Sportstättenbau.

Das enge Nutzerprogramm der Volksschwimmhallen mit dem 1,80 m tiefen 25 x 12,5 m großen Becken bot weder Nichtschwimmern noch Kleinkindern Möglichkeiten. Für Familien mit kleinen Kindern waren sie praktisch nicht nutzbar. So fand das Angebotsprojekt vom VEB Leipzig-Projekt zwar noch viele Anwender auch außerhalb Leipzigs, führte aber schnell zu den durch Nichtschwimmerbecken und Saunanlagen erweiterten Varianten in Bitterfeld, Grimma und Berlin und schließlich zum Angebotsprojekt Hallenbad 1 des WTZ Sportbauten.

### *Zentrum für aktive Erholung und Gesundheitssport*

Auf Initiative des Instituts für Freizeit- und Erholungssport der DHfK wurde im Gelände des Clara-Zetkin-Parks an der Bruckner-Allee das Zentrum für aktive Erholung und Gesundheitssport errichtet. Sporträume, Kegelbahn, Sanitärbereiche und Außenanlagen (Volleyballplatz) boten nichtorganisierten Sportinteressenten vielfältige Angebote nach dem Kursprinzip. Beratung und sportmedizinische Betreuung waren eingeschlossen. Vom Lauftreff bis zum Rehabilitationssport hatte das Zentrum großen Zulauf. Es wurde 1990 vom Sportverein der AOK übernommen, grundlegend saniert und modernisiert und durch ein Vereinshaus mit zusätzlichen Sporträumen und Gastronomie erweitert.

Zu den größeren Bauvorhaben für Sport und Erholung gehörten auch:

- das Sommerbad Schönefeld mit neuem Betonbecken und Badewasseraufbereitungsanlage,
- die Kegelbahn für die Sportgemeinschaft der Wollkämmerei an der Friedrichshafener Straße und
- das erst in den 80er Jahren unter Nutzung vorhandener unterirdischer Bauwerke am Leuschnerplatz entstandene Bowlingzentrum.

Für Baden und Schwimmen entstanden neue Möglichkeiten mit dem Ausbau natürlicher Gewässer wie dem Naturbad Nordost in Thekla (Baggersee), dem Naturbad Südwest in Windorf und der Erschließung des Kulkwitzer Sees mit Strandbädern und Einrichtungen für den Wasserfahrtsport.

### *Sporthallen an Schulen*

Sporthallen an den Schulen stehen weit weniger im Blickpunkt des öffentlichen Interesses als z. B. die Bäder und bilden doch die wichtigste Basis für den Sportunterricht und den ganzjährig witterungsunabhängigen Sport der Vereine und Sportgruppen. Sporthallen an den Schulen werden in der Bilanz des für den Sport Gebauten oft vergessen, weil sie in der Regel über den Schulbau finanziert wurden. Dafür war jedoch ein wesentlicher Teil des für den Sport insgesamt eingesetzten Bauvolumens bestimmt.

Das Baukombinat Leipzig – im Rahmen der DDR-Erzeugnisgruppe »gesellschaftliche Bauten im komplexen Wohnungsbau« verantwortlich für die Sportbauten –, erarbeitete die Angebotsprojekte für Sporthallen unter Mitarbeit des WTZ Sportbauten als sporttechnologischem Projektanten. So entstanden Angebotsprojekte für verschiedene Sporthallengrößen, deren Tragkonstruktion und Bauhülle vom Metallleichtbaukombinat Leipzig geliefert wurden, bis das Stahlverwendungsverbot für Stützweiten unter 24 m Lösungen mit dem Bauelementesortiment der Bezirke erforderte.

Die Angebotsprojekte für Sporthallen mit Sportflächen von 15 x 30 m, 18 x 36 m und 22 x 48 m wurden wie das Angebotsprojekt des WTZ Sportbauten mit der Abmessung von 24 x 42 m in den Neubaugebieten von Löbnitz bis Wahren, von Sellerhausen bis Grünau gebaut. Sie bieten aufgrund ihrer größeren Nutzflächen im Vergleich zu den Sporthallen an den Altbau-schulen bessere Möglichkeiten für die heute dynamischeren Unterrichtsformen und die Ballspielarten.

Die Minimierung der Nebenfunktionsflächen und des Materialeinsatzes, oft unzulängliche Ausbaumaterialien und Mängel der technischen Gebäudeausstattung führten zu betriebswirtschaftlich und architektonisch unbefriedigenden Lösungen. Sie bieten jedoch bis auf den Typ der kleinen Turnhalle 15 x 30 m mit der charakteristischen »Tonnen«-Konstruktion gute Voraussetzungen für Modernisierungen, die mit heutigen Materialangeboten auch architektonische Verbesserungen einschließen können.

Die Angebotsprojekte für die Volksschwimmhallen und die Sporthallen des Baukombinates Leipzig wurden an vielen Orten auch außerhalb der Stadt gebaut, das Angebotsprojekt Sporthalle 24 x 42 m des WTZ Sportbauten wurde 120-mal in den Bezirken der DDR und 40-mal in der Volksrepublik Polen angewendet. Damit leistete das Bauwesen Leipzigs, betrachtet man die Planungsarbeit als Bestandteil des Bauens, einen bedeutenden Beitrag zum Bauen auch in den anderen Bezirken der DDR. Dieser Beitrag wurde durch die Planungsarbeit des WTZ Sportbauten als Haupt- und Spezialprojektant für Sportbauten noch vergrößert.

### *Das Wissenschaftlich-Technische Zentrum (WTZ) Sportbauten*

Die an den Sportbauten der 50er und 60er Jahre in den Leipziger Planungsbüros gewonnenen Erfahrungen wirkten fort und bildeten eine nicht unwesentliche Voraussetzung sowohl für die Bildung des WTZ Sportbauten als auch für die Wahrnehmung der Erzeugnisverantwortung Sportbauten im komplexen Wohnungsbau durch das Baukombinat Leipzig. Das WTZ Sportbauten wurde 1967 als nachgeordnete wirtschaftlich selbständige Einrichtung des Staatssekretariats für Körperkultur und Sport gegründet. Die 50 Mitarbeiter kamen überwiegend aus Leipziger Planungsbüros, ich selbst von der damaligen Hochschule für Bauwesen Leipzig. Architekt *Eitel Jackowski* sammelte seine ersten

Erfahrungen im Sonderprojektierungsbüro für den Bau des Zentralstadions und war nach langjähriger Arbeit in den Sportbauten-Projektierungsbrigaden der Leipziger Projektierungsbüros der erste Leiter und Mitbegründer des Büros »Projektierung Sportbauten« 1967, das dann 1970 zum WTZ Sportbauten erweitert wurde.

Das Angebotsprojekt Volksschwimmhalle, der Bau des Sportmedizinischen Instituts und des Ostflügels der DHfK an der Jahnallee ist mit dem Wirken der Architekten *Wolfgang Abmann* und *Claus Schunk* verbunden, die ihre Erfahrungen ebenfalls in das WTZ Sportbauten einbrachten.

Die Hauptaufgabe des WTZ bestand in der Planungsarbeit für das zentrale Sportbautenprogramm. Erster Schwerpunkt war es, Trainingsstätten für die Vorbereitung der Sportler auf die Olympischen Spiele 1972 in München und Sapporo zu planen. Dazu gehörten u. a. die Schwimmhalle für die DHfK, die Eissporthallen in Rostock, Berlin und Karl-Marx-Stadt und der Ausbau der Zentralen Sportschulen des Deutschen Turn- und Sportbundes sowie die Rennschlittenbahn in Oberhof. Der Aktionsradius reichte in alle Bezirke und über so verschiedenartige Sportstätten wie die Schießhalle in Suhl, das Ruderbootshaus in Magdeburg, die Hallenradrennbahn in Frankfurt/Oder, die Leichtathletikanlagen mit Kunststoffbelag in den Stadien der Bezirksstädte bis zur Rennschlitten- und Bobbahn in Altenberg und letztlich bis zum Export von Planungsleistungen für die Rennschlitten- und Bobbahnen in den Olympiastädten Calgary, Lillehammer, Nagano und Salt Lake City sowie die Bahn in Sigulda (Lettland).

Trainings- und Forschungseinrichtungen für den Spitzensport zu planen, erforderte das enge Zusammenwirken mit den sportwissenschaftlichen Institutionen und Trainern, um sportmethodische Erfordernisse und technisches Wissen für die Aufgaben nutzbar zu machen. Technisches Neuland war zu beschreiten. Dabei sind besonders die Namen der Diplomingenieure *Wolfgang Möbius*, *Dietrich Enge*, *Udo Gurgel* und *Klaus Fischer* mit dem Bau von Rennschlitten- und Bobbahnen, *Ingo Ladewig* mit dem Bau von Radrennbahnen sowie *Rolf Mannsfeld* und *Konrad Fraustadt* mit dem Bau von Eissportanlagen eng verbunden. *Astulf Schnabel*, *Frieder Lewandowski* und *Helmut Rebner* leisteten Pionierarbeit beim Bau von Leichtathletikanlagen und in der Fußballrasenforschung.

Das Aufgabenprofil des WTZ Sportbauten umfasste über die Planungsarbeit für das zentrale Sportbautenprogramm hinaus: Angebotsprojekte für Sportplätze, Leichtathletikanlagen, Schwimmbecken, Hallenbäder und Sporthallen; Informations- und Dokumentationsarbeit; Projektierungsrichtlinien für Sporthallen, Schwimmbäder, Sportplatzanlagen, Saunaanlagen; Beratungen und Gutachten; Patent- und Neuererwesen; Weiterbildungsarbeit für die technischen Beschäftigten der Sportstättenbetriebe; Mitarbeit in der Erzeugnisgruppe Gesellschaftliche Bauten der Bauindustrie; Leitung der Kommission Ökonomie des Wissenschaftlichen Rates des Staatssekretariates für Körperkultur und Sport; Forschungskooperation mit den Instituten der Bauakademie und der Akademie der Pädagogischen Wissenschaften, Arbeitsgruppe Bauten der Volksbildung. Von einem Autorenkollektiv unter meiner Leitung wurde das Fachbuch »Sportbauten« (Berlin 1976) verfasst.

Nicht zuletzt kam dazu die eigene Forschungsarbeit: Zur Entwicklung synthetischer Sportbodenbeläge und Spezialsportböden; zur Verbesserung der Nutzungseigenschaften von Sportrasenfeldern; zur Ausarbeitung städtebaulicher Planungsnormative für Sportbauten; zur Ausarbeitung sportartspezifischer und bauwerksspezifischer Planungsgrundlagen für die Gestaltung von Trainingsräumen, zur Festlegung von Kriterien für

Sicherheit und Risikominderung in Sportstätten; zur Ermittlung von Aufwandskennziffern für Sporteinrichtungen, zur Herausgabe von Pflegeanleitungen für Sportplatzanlagen u. a. m. Mit der Ausweitung des Aufgabenspektrums und dem Aufbau des Bereichs Forschung sowie der Informationsstelle wuchs die Mitarbeiterzahl bis 1989 auf 130 Beschäftigte.

Nach der Privatisierung 1992 konnte mit einem erfahrenen Mitarbeiterstamm die Planungsarbeit von Sportbauten im Büro Sport+BauPlan GmbH fortgesetzt werden.

Überblickt man den Zeitraum von 1945 bis 1990, so bleibt festzuhalten, dass neben den Bauten für den Leistungssport und die Lehr- und Forschungseinrichtungen des Sports ebenfalls für den Schulsport und für viele Sportarten neue Möglichkeiten entstanden, die unter den heute gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen auch von den Sportvereinen genutzt werden können. Nicht wenige Wünsche blieben offen: beispielsweise Kunsteisflächen für den Eissport, eine große Veranstaltungshalle mit entsprechender Zuschauerkapazität und die Erweiterung der Anlagen für den Tennissport.



# Warum die Wohnungsfrage bis 1990 in Leipzig nicht gelöst wurde

*Joachim Tesch*

Die Leipziger Wohnungssituation war und ist mir nicht nur aus Statistiken und aus zentraler Sicht während meiner Jahre in leitenden Funktionen des Bauwesens, sondern auch aus persönlichem Erleben vertraut: Beim zweimaligen berufsbedingten Umzug von Berlin nach Leipzig (1972 und 1982) mussten wir auf dem Tauschwege zu einer Wohnung gelangen und leben inzwischen hier in der vierten Mietwohnung (nacheinander in Süd, West, Nord und Zentrumsnähe). So verbinden und stützen sich allgemeines Wissen und persönliches Erleben. Deshalb reizte es mich, aus den Teilaspekten der Behandlung der Wohnungsfrage in verschiedenen Beiträgen der vorliegenden Publikation<sup>1</sup> ein zusammenfassendes Resümee zu ziehen.

Wie in der DDR überhaupt, so wurde auch in Leipzig zweimal die Lösung der Wohnungsfrage in Angriff genommen: zum ersten in den 50er und dann erneut in den 70er/80er Jahren. Beide Male waren damit große Hoffnungen und große Leistungen verknüpft, beide Male verbesserten sich die Wohnbedingungen vieler Menschen ganz erheblich. Aber schließlich erwiesen sich die volkswirtschaftlichen Ressourcen als nicht ausreichend und das Herangehen als nicht komplex genug, um die geweckten Erwartungen und Wünsche voll erfüllen zu können. Hier seien Leipziger Ergebnisse und Defizite des Zeitraums von 1970 bis 1990 zusammenfassend betrachtet.

## *Zielstellungen des Wohnungsbauprogramms und ihre Realisierung*

Von »Neues Deutschland« 1976 befragt, was die Lösung der Wohnungsfrage bis 1990 konkret bedeute, antwortete der Minister für Bauwesen, *Wolfgang Junker*: »Wir verstehen darunter, dass bis 1990 jeder Haushalt über eine eigene Wohnung verfügt, die sich in gutem baulichen Zustand befindet und deren Ausstattung, angefangen bei den sanitären Einrichtungen und der Heizung, modernen Ansprüchen gerecht wird. Zugleich soll die Wohnung der Größe der Familie und ihrer Zusammensetzung angemessen sein.«<sup>2</sup> Und in einem Referat vor dem Leipziger Bezirksparteiaktiv der SED betonte er ausdrücklich: »Danach ist zu gewährleisten, dass im Jahre 1990 in der Stadt Leipzig [...]

- jede Familie bzw. jeder Haushalt über eine eigene Wohnung verfügt,

1 Siehe insbesondere die Beiträge von Hubert Schnabel, S. 78ff., Horst Siegel, S. 153ff. und Peter Zetzsche, S. 264ff.

2 Wolfgang Junker im Interview: Zur Lösung der Wohnungsfrage. In: »Neues Deutschland« vom 19.2.1976. S. 3.

- 100 Prozent aller Wohnungen mit WC sowie Bad oder Dusche und mehr als die Hälfte der Wohnungen mit Zentralheizung ausgestattet sind.«<sup>3</sup>

Darin eingeschlossen war das Ziel, dass bis 1990 mehr als 70 Prozent des Wohnungsbestandes nach dem VIII. Parteitag der SED (1971) neu gebaut, modernisiert oder instandgesetzt sein sollte.<sup>4</sup> Diese Zielstellungen wurden durch das Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig (BCA) umfassend und vielschichtig in städtebauliche Planungen um- bzw. untersetzt.<sup>5</sup> Allerdings gelang es wegen der gesamtwirtschaftlichen Begrenzungen nicht durchgängig, diese Planungen allseitig in die Volkswirtschaftspläne einzubinden.

Ob der erste und elementare Teil dieser Zielstellung – *jedem Haushalt eine eigene Wohnung* – erreicht wurde, lässt sich bekanntlich durch die statistische Gegenüberstellung von Zahl der Wohnungen und Zahl der privaten Haushalte quantifizieren. Unter diesem vereinfachten Blickwinkel entwickelte sich die Situation in Leipzig scheinbar positiv (siehe Tabelle 1): Bereits 1981 existierten in der Stadt mehr Wohnungen als Haushalte und bis 1989 wurde diese Zahl deutlich überschritten!

Tabelle 1: Einwohner (EW), Haushalte (HH) und Wohnungen (WE) 1961 bis 1990

	1961	1971	1981	1989	1990	Ziel 1990
Wohnbevölkerung (EW)	585 258	580 711	562 266	530 010	511 054	553 000
Haushalte insg.	.	244 501	237 277	248 502	239 614	261 600
Wohnungen insg.	202 826	216 551	240 568	257 399	257 928	262 000
EW/WE	2,89	2,68	2,34	2,06	1,98	2,12
WE / 100 HH	.	86	101	104	108	100
Wohnfläche je EW in m <sup>2</sup>	.	23,1	27,3	30,6	31,8	.
Wohnräume je EW	.	1,1	1,2	1,4	1,4	.

Quellen:

1961 – Statistische Jahrbücher der Stadt Leipzig 1970 und 1991.

1971 bis 1990 – Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 58 u. 99.

Ziel 1990: Rat der Stadt Leipzig, BCA: Kurzdokumentation zur Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem in der Stadt Leipzig im Zeitraum 1976-1990 vom 30.10.1976. Vorzugsvariante (Tabelle 1c).

Die rechnerische Überbietung der ursprünglichen Zielstellung war sowohl durch den umfangreichen Wohnungsneubau als auch durch die unerwartet schwächere Entwicklung der Bevölkerung bedingt: Von 1971 bis 1990 sind insgesamt über 71 500 Wohnungen neu gebaut worden; das ist fast das Dreifache des in den beiden vorangegangenen Jahrzehnten Gebauten. Die tatsächliche Entwicklung der Bevölkerung blieb in den 70er und 80er Jahren hinter den prognostischen Annahmen zurück. Die Zahl der Einwohner verringerte

3 Wolfgang Junker: Zur weiteren Durchführung des Wohnungsbauprogramms in der Stadt Leipzig im 5-Jahrplan 1976 bis 1980 und bis 1990. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 11.10.1977. S. 3.

4 Siehe ebenda.

5 Rat der Stadt Leipzig, BCA: Kurzdokumentation zur Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem in der Stadt Leipzig im Zeitraum 1976-1990 vom 30.10.1976. (Privatarchiv Horst Siegel). – Siehe auch Horst Siegel: Zur Umgestaltung innerstädtischer Altbaugebiete in der Stadt Leipzig. In: Bauzeitung 32(1978)12. S. 647.

sich mehr oder weniger kontinuierlich, und die Zahl der Haushalte vergrößerte sich nach dem Rückgang bis 1981 zwar wieder, erreichte aber die 1976 angenommene Größe von über 261 000 auch bei weitem nicht.

Im Widerspruch zur statistisch vollständig möglichen Wohnungsversorgung existierten 1989 in Leipzig jedoch über 40 000 registrierte Wohnungsanträge<sup>6</sup> und zugleich eine große Anzahl leerstehender bzw. unterbelegter Wohnungen.

Leipzig hielt mit 191 registrierten Wohnungsanträgen je 1000 Wohnungen gegenüber dem DDR-Durchschnitt von 111 je 1000 unter den großen Städten einen Negativrekord.<sup>7</sup> Bei den registrierten Wohnungsanträgen handelte es sich nicht um bloße Wunschanfragen, sondern um staatlich anerkannten Bedarf. »Anträge auf Zuweisung von Wohnraum« (Wohnungsanträge) wurden von den zuständigen staatlichen Dienststellen hinsichtlich der Begründung im Gespräch und vor Ort geprüft und nur anerkannt, wenn die Antragsteller keinen ausreichenden und zumutbaren Wohnraum hatten.<sup>8</sup> So waren unter der genannten Zahl von Leipziger Wohnungsanträgen 16 000 als »sozial dringend« eingestuft.<sup>9</sup> 27 000 stammten von Bürgern ohne eigenen Wohnraum.<sup>10</sup> Wird berücksichtigt, dass ein Wohnungsantrag durchschnittlich knapp zwei Personen betraf, so entsprach den über 40 000 Anträgen eine Zahl von fast 70 000 Wohnungssuchenden<sup>11</sup>, das heißt für etwa 13 Prozent der Einwohner waren dringende Wohnungsprobleme ungeklärt.

Dem stand eine große Anzahl leerstehender und unterbelegter Wohnungen gegenüber. Zum Leerstand existieren allerdings keine zuverlässigen statistischen Daten. Unveröffentlichte offizielle Zahlen spiegelten offensichtlich den tatsächlichen Leerstand nur unvollständig wider, da in ihnen die pro forma vermieteten, aber real nicht genutzten Wohnungen<sup>12</sup> fehlten, und die örtlichen Staatsorgane entweder nicht in der Lage waren, solche Leerstände zu erfassen bzw. aus Sorge vor Kritik auch nicht erfassen wollten. *Wolfgang Geißler*, Bereichsleiter im Büro des Chefarchitekten, schätzte für 1989 etwa 25 000 Wohnungen als leerstehend ein.<sup>13</sup>

Die Anzahl der stark unterbelegten Wohnungen – also von Wohnungen, die mindestens zwei Wohnräume mehr hatten als Personen in ihnen wohnten – blieb in den 70er und 80er Jahren nahezu unverändert. Das BCA nannte 1976 etwa 25 000 Wohnungen als stark unterbelegt und 3800 als stark überbelegt.<sup>14</sup> Im Jahre 1988 stellte die Arbeiter- und Bauerninspektion in Leipzig erneut fest: »Noch immer gibt es in unserer Stadt mehr als

6 Nach Wolfgang Geißler: Leipzig heute. In: Architektur der DDR 39(1990)3. S. 8.

7 Zahlenangaben siehe: Raumordnungsreport '90. Hg. von Werner Ostwald. Berlin 1990. S. 188 und 193.

8 Das Verfahren war in der Verordnung über die Lenkung des Wohnraums – WLVO – vom 16.10.1985 (GBl. I Nr. 27. S. 301), Abschnitt IV, geregelt.

9 Bernd Seidel [Oberbürgermeister]: Bis 1990 sind noch 16 000 Wohnungsprobleme zu lösen. In: Leipziger Volkszeitung vom 16.12.1988. Dieselbe Aussage wurde in der LVZ vom 10.3.1989 wiederholt.

10 Siehe Wolfgang Geißler: Leipzig heute.

11 Vergleiche. Thomas Nabert in: »Eine Wohnung für alle« Geschichte des kommunalen Wohnungsbaus in der Stadt Leipzig 1900-2000. Leipzig 2000. S. 133.

12 Z. B. behielten bereits zusammen lebende Paare auch die zweite Wohnung als Reserve für den Tausch in eine bessere Wohnung oder für heranwachsende Kinder.

13 Siehe Wolfgang Geißler: Leipzig heute. S. 8. Eine ähnliche Anzahl nannte Wolfgang Hocquél in »Neues Deutschland« vom 28.11.1989.

14 Siehe BCA: Kurzdokumentation zur Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem in der Stadt Leipzig im Zeitraum 1976-1990 vom 30.10.1976. S. 4.

20 000 unterbelegte Wohnungen mit vier und mehr Räumen [...].<sup>15</sup> Gleichzeitig wurde in dem Bericht moniert, dass rund ein Sechstel aller Familien mit drei und mehr Kindern auf der Warteliste standen, viele schon mehr als drei Jahre.<sup>16</sup>

Die Teilziele Ausstattung und Bauzustand der Wohnungen wurden im Unterschied zur Zahl der Wohnungen nicht erreicht. Der *Ausstattungsgrad* wurde bei weitem nicht wie geplant erhöht: Trotz der rapiden Fortschritte – die Zahl der Wohnungen mit Bad/Dusche und mit Innen-WC wurde von 1971 bis 1990 etwa verdoppelt<sup>17</sup> – blieben große Rückstände (siehe Tabelle 2). Entgegen den Zielstellungen<sup>18</sup> waren in der Stadt 1990 insgesamt noch mehr als ein Fünftel der Wohnungen ohne Bad bzw. Dusche, im Stadtbezirk Mitte mehr als ein Viertel, in Südost und Südwest mehr als ein Drittel der Wohnungen. Das WC außerhalb der Wohnungen hatten in der Stadt insgesamt noch mehr als ein Viertel der Wohnungen, darunter im Stadtbezirk Mitte knapp ein Drittel, in Südost und Südwest knapp die Hälfte.

Tabelle 2: Wohnungen nach der Ausstattung 1990

	Wohnungen insgesamt	Bad/Dusche gesamt	Anteil in %	Innen-WC gesamt	Anteil in %
Insgesamt	257 928	201 442	78,1	189 001	73,3
Darunter Stadtbezirk					
Mitte	31 321	23 282	74,3	21 625	69,0
Südost	27 763	17 680	63,7	15 800	56,9
Südwest	27 531	17 758	64,5	14 658	53,2

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 100f.

Der *bauliche Zustand* der älteren Wohngebäude verschlechterte sich in diesen Jahrzehnten. Die notwendige Erneuerung der Wohnbausubstanz wurde weder durch Ersatzneubau noch durch Modernisierung erreicht; Instandsetzung und Instandhaltung blieben ebenfalls weit hinter den Erfordernissen zurück.

Die Stadt verfügte und verfügt über einen außerordentlich hohen Anteil von Wohngebäuden aus der Zeit vor 1918, der im Unterschied zu mancher anderen deutschen Großstadt während des Zweiten Weltkrieges von Flächenbombardements verschont worden war – teils wunderschöne Bürgerhäuser, teils einfachste Arbeiterwohnstätten. 1990 betrug der Anteil insgesamt noch 117 360 Wohnungen (45,5 % des Gesamtbestandes).<sup>19</sup> Das waren ca. 10 000 mehr, als das Konzept des BCA 1976 vorgesehen hatte (107 000 bzw. 40,9 %). Nach diesem Konzept sollten 45 000 WE (19,9 %) »schlechte Bausub-

15 A. H.: Viele Wohnungen über Gebühr unterbelegt. In: »Leipziger Volkszeitung« vom 27.10.1988.

16 Siehe ebenda.

17 Vergleiche Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig. 1991. S. 100.

18 Auch das Konzept des Büros des Chefarchitekten der Stadt von 1976 hatte für 1990 vorgesehen, dass jede Wohnung wenigstens über Bad/Dusche oder Innen-WC verfügen sollte. Siehe BCA: Kurzdokumentation zur Lösung der Wohnungsfrage als soziales Problem in der Stadt Leipzig im Zeitraum 1976-1990 vom 30.10.1976. Vorzugsvariante.

19 Statistisches Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 104f.

stanz« abgebrochen werden<sup>20</sup>; tatsächlich wurden nur rund 30 000 WE ausgesondert.<sup>21</sup> So blieben hohe, ökonomisch zum Teil nicht sinnvolle Anforderungen an die Modernisierung und an die Instandsetzung bzw. Instandhaltung.

Für die *komplexe Modernisierung* waren 39 000 WE vorgesehen.<sup>22</sup> Wertet man die Zunahme von Altbauwohnungen mit Bad/Dusche um 34 279 bzw. Innen-WC um 13 131 im Gesamtzeitraum 1971-1990<sup>23</sup> als Hauptkriterien für die Modernisierung, so ist auch die Zielstellung für die Modernisierung bei weitem nicht erreicht worden. Somit wurde weder durch Ersatzneubau noch durch Modernisierung die notwendige Erneuerung der Wohnbausubstanz erreicht.

Die vernachlässigte *Instandhaltung und Instandsetzung* der Wohngebäude zeigte sich darin, dass sich 1990 ca. 35-40 000 Wohnungen in den Bauzustandsstufen 3,5 und 4 befanden<sup>24</sup>, also schwerwiegende Schäden aufwiesen oder nicht mehr bewohnbar waren.

Es war verständlich, dass viele Bewohner aus den ungenügend ausgestatteten und baulich vernachlässigten Altbauwohnungen unter allen Umständen hinaus strebten, so zur Zahl der registrierten Wohnungsanträge und zum Leerstand alter Wohnungen beitragen oder die Stadt verließen – nach dem Herbst 1989 vor allem in Richtung Westen.

### *Ursachen des Nichterreichens der baulichen und sozialen Zielstellungen*

Ursachen waren erstens – wie überhaupt in der DDR und durch die Kommunen nicht beeinflussbar – die Unterschätzung der Wohnungswirtschaft, speziell der Mietpolitik, und zweitens die bauliche Vernachlässigung der älteren Wohnungen Leipzigs.

Die völlige *Unterschätzung wohnungswirtschaftlicher Aspekte* war ein folgenschwerer genereller Mangel des Programms zur Lösung der Wohnungsfrage in der DDR.<sup>25</sup> Von vornherein wurde es einseitig nur als Bauprogramm angelegt und durchgeführt. Insbesondere waren die *Mieten* (einschließlich der Betriebs- bzw. Nebenkosten) aus politischen Gründen tabu. Infolge der stabilen Mieten und wachsender Haushaltseinkommen ging der Anteil der sowieso schon sehr niedrigen Mietausgaben an den Haushaltsausgaben weiter zurück. Im Laufe der Jahre war er so gering geworden, dass kaum ein Anreiz bestand, aus infolge Verringerung der Personenzahl des Haushalts unangemessen groß gewordene Wohnungen in kleinere umzuziehen. Das war eine Hauptursache für die genannte große Zahl unterbelegter und für einen Teil der formal vermieteten, aber real nicht genutzten Wohnungen. Nach internen Berechnungen hätte die Miethöhe zwischen 4,33 und 6,67 Mark/DDR liegen müssen<sup>26</sup>, also mehr als viermal höher als gesetzlich festgelegt, um die Kosten der Wohnung zu decken. Damit hätte die Höhe der Miete auch einen spürbaren Anreiz für die bessere Nutzung des vorhandenen bzw. neu geschaffenen Wohn-

20 BCA: Kurzdokumentation vom 30.10.1976. Vorzugsvariante.

21 Berechnet als Differenz zwischen Gesamtzahl des Wohnungsneubaus und Zuwachs des Wohnungsbestandes im Zeitraum 1971-1990 (siehe unten).

22 BCA: Kurzdokumentation vom 30.10.1976. Vorzugsvariante.

23 Angenähert nach dem Rechnungsweg: Gesamtzahl der Wohnungen 1990 mit Bad/Dusche bzw. Innen-WC minus Stand 1971 minus Zahl der Neubauwohnungen 1971-1990. Daten laut Statistischem Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 100ff.

24 Wolfgang Geißler: Leipzig heute. S. 8.

25 Siehe Joachim Tesch: Der Wohnungsbau in der DDR 1971-1990. Berlin 2001. Speziell S. 49ff.

26 Siehe Horst Adami: Wohnen. In: Sozialreport '90. Berlin 1990. S. 171.

raums ausgeübt. Mit Administration ließ sich zwar die Zuweisung von Wohnungen regeln, die Unterbelegung jedoch nicht verändern, so dass diese Wohnungen für größere Familien mit Kindern nicht disponibel waren. – Bei angemessenen Miethöhen hätte angesichts einer gewissen Anzahl von Doppelhaushalten in einer Wohnung und einer geringen Mobilitätsreserve eine Relation von Wohnungen zu Haushalten mit 98 bis 100:100 und damit in Leipzig 1990 ein Wohnungsbestand von etwa 245 000 WE durchaus genügt.

Die Vernachlässigung der älteren Wohnbausubstanz Leipzigs – zu geringer Ersatzneubau, nicht ausreichende Modernisierung und ungenügende Reparaturen – hatte eine Reihe von Ursachen.

### *Zu geringer Ersatzneubau*

Der Wohnungsneubau erfolgte zu lange als Erweiterung des Wohnungsbestandes Leipzigs und zu spät als Ersatz für verschlissene Wohngebäude: Die oben genannten Zahlen unterstreichen, dass nicht zuviel neugebaut wurde, sondern zu wenig nicht erhaltenswerte Substanz – besonders einfache Wohngebäude aus der Zeit vor 1918 – abgebrochen und durch Neubauten ersetzt worden ist.

Wieviel vom Neubau war in den Jahrzehnten Ersatz – wenn auch nicht am gleichen Standort? Analytisch lässt sich der Wohnungsneubau in Neubau zur Erweiterung des Wohnungsbestandes und in Neubau als Ersatz aufspalten. Dabei ist Ersatzneubau nicht identisch mit Wiederherstellung am gleichen Standort, sondern nur als Ersatz für im betrachteten Territorium ausgesonderte Wohnbauten. Für Leipzig hat *Helmut Zeitschel* entsprechende Untersuchungen für den Zeitraum 1971 bis 1988 durchgeführt und dabei festgestellt, dass der Anteil der neugebauten Wohnungen zur Bestandserhöhung in der Stadt Leipzig deutlich über dem Durchschnitt der DDR lag (55,5 gegenüber 50,0 Prozent).<sup>27</sup> Mit fortgeschriebenen Daten<sup>28</sup> ergab sich (Angaben in WE):

Im Zeitraum	Bestand im Jahr	Zunahme	Neubau	darunter für Ersatz
1971	216 551			
		24 017	32 853	8 836 = 26,9 %
1981	240 568			
		17 360	38 712	21 352 = 55,2 %
1990	257 928			

In den siebziger Jahren war der hohe Erweiterungsanteil (und damit die niedrige Ersatzquote) notwendig, um einen der Anzahl der Haushalte entsprechenden Wohnungsbestand zu erreichen. Aber nachdem dieses Teilziel 1981 erreicht worden war und sich in der Wohnungssituation der Stadt ein grundlegender Wandel zum Positiven abzuzeichnen begann – meine persönlichen Eindrücke beim Wohnungstausch von Berlin nach Leipzig

<sup>27</sup> Helmut Zeitschel: Zur quantitativen und qualitativen Entwicklung des Wohnungsbestandes in der Stadt Leipzig 1971 bis 1988 – Einflussfaktoren und Konsequenzen. Forschungsbericht an der TH Leipzig. Juli 1989. Unveröff.

<sup>28</sup> Berechnet nach Statistischem Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991. S. 100 und 106.



1982 im Unterschied zu 1972 bestätigten das –, hätte die Ersatzquote in den 80er Jahren wesentlich höher liegen können und müssen.

Angesichts einer ausreichenden Relation 98 bis 100 WE / 100 Haushalte hätten in den 80er Jahren durchaus mehr als 10 000 nicht erhaltenswerte Wohnungen zusätzlich ausgesondert werden können, also ca. 30 000 WE (75 Prozent der Neubauzahl). Damit wäre annähernd der vom BCA 1976 als Abbruchminimum bis 1990 angestrebte Umfang von 45 000 WE erreicht worden. Diese Strategie hätte allerdings auch erfordert, entweder bei der ursprünglichen Planung für Grünau zu bleiben und die Zahl der dort zu bauenden Wohnungen nicht von 25 000 auf 35 000 aufzustocken oder auf das extensive Neubaugebiet Paunsdorf zu verzichten.

Aus umfassender Sicht auf die Komplexität der Ursachen ist auch die von Verantwortlichen der Stadt lange verteidigte Auffassung, dass das vorwiegend extensive Bauen am Rande der Stadt bis in die 80er Jahre hinein »objektiv« notwendig gewesen sei<sup>29</sup>, zu relativieren. Sie gilt nur, soweit die durch die Unterschätzung der Wohnungswirtschaft verursachte mangelnde Auslastung des Wohnungsbestandes – also Unterbelegung und teilweise Nichtnutzung – sowie fehlende Kapazitäten für die Verlagerung innerstädtischer Gewerbestätten und den Abbruch desolater Bausubstanz als gegeben angesehen werden.

### *Verzögerter Neubau in der Innenstadt*

Als das Problem Anfang der 80er Jahre allgemein erkannt war, fehlten der notwendige wissenschaftliche Vorlauf und die konkrete Bauvorbereitung für die Innenstadt. Wissenschaftler an der Bauakademie und an Hochschulen sowie Städteplaner hatten sich zwar bereits in der zweiten Hälfte der 70er Jahre zunehmend zur Notwendigkeit, stärker innerstädtisch zu bauen, geäußert, darunter auch der Chefarchitekt der Stadt Leipzig, *Horst Siegel*, im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Leipziger Ostvorstadt.<sup>30</sup> Aber noch 1980 stellte das Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR kritisch fest, dass die Generalbebauungspläne zahlreicher Städte bis zum Jahre 1990 vorwiegend auf Wohnungsbau am Rand der Städte und auf unerschlossenem Territorium orientieren.<sup>31</sup>

Tatsächlich begann auch in Leipzig der innerstädtische Neubau mit Weiterentwicklungen der WBS 70 nach der Erprobung in der Kolonnadenstraße erst Mitte der 80er Jahre mit nennenswerten Zahlen in der Inneren Ostvorstadt und in der Inneren Westvorstadt – ein halbes Jahrzehnt später als notwendig gewesen wäre. Am rechtzeitigen Übergang auf den innerstädtischen Wohnungsneubau hinderten insbesondere die verspätete Erzeugnisentwicklung, die ungenügende bauliche Vorbereitung und nicht zuletzt die einseitige Bewertung der erbrachten Bauleistungen.

29 Siehe z. B. Horst Siegel: Gedanken zu den mit unserem Wohnungsbauprogramm verbundenen volkswirtschaftlichen Aufwändungen und zu der damit im Zusammenhang stehenden städtebaulichen Entwicklung von Leipzig. Diskussionsbeitrag. In: Aufgaben von Forschung und Praxis in Städtebau und Architektur. 44. Plenartagung der Bauakademie der DDR im Dezember 1981. Berlin 1982. S. 20f.

30 Siehe den schon erwähnten Beitrag von Horst Siegel: Zur Umgestaltung innerstädtischer Altbaugebiete in der Stadt Leipzig. In: Bauzeitung 32(1978)12. S. 647ff.

31 Siehe Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR: Arbeitsmaterial zur Problembearbeitung »Intensiv erweiterte Reproduktion der Städte«. Berlin 18.9.1980. S. 6. Unveröff.

Die *Erzeugnisentwicklung*, besonders der Wohngebäude vom Typ WBS 70, war bis Anfang der 80er Jahre mit der Veränderung der Gebäudetiefe von 10 800 auf 12 000 mm vor allem auf zweckmäßigere Wohnungsgrundrisse bei verbesserter Energie- und Materialökonomie gerichtet. Die für das innerstädtische Bauen erforderliche Erweiterung des Elementesortiments und die entsprechende technologische Anpassung erfolgten verspätet: Die dafür erforderlichen Weiterentwicklungen der WBS 70 – die WBS 70/BR 87 und WBS 70/36 kN – waren in Leipzig erst ab 1987 anwendungsreif.<sup>32</sup>

Die ungenügende *Bauvorbereitung* zeigte sich in verschiedener Hinsicht: Häufig fehlte die Baufreiheit<sup>33</sup>, u. a. infolge ungeklärter Eigentumsverhältnisse an Grund und Boden, zögerlich erfolgter Freilegung einzelner noch bewohnter Gebäude und ausstehender Abrissgenehmigungen.<sup>34</sup> An zahlreichen möglichen Standorten reichte die Leistungsfähigkeit der vorhandenen technischen Infrastruktur nicht aus. Die für ihre Erneuerung bzw. Erweiterung erforderlichen Baukapazitäten waren jedoch unterproportioniert. Alles in allem: Die schon in den 60er Jahren kritisierten Ursachen für die Aufgabe des Prinzips »von innen nach außen« existierten in den folgenden Jahrzehnten weiter.

Die *Leistungsbewertung* war insofern außerordentlich einseitig, als das Hauptkriterium der Planerfüllung im Wohnungsbau und damit der Kollektive und Leiter auf allen Leitungsebenen des Bauwesens – vom Baukombinat über die Bauämter bis zum Ministerium für Bauwesen – die Anzahl der Neubauwohnungen war und blieb. Bei gegebener Produktionskapazität hatte aber der beim Übergang auf das innerstädtische Bauen für das einzelne Objekt zwangsläufig höhere Aufwand einen zumindest zeitweiligen Rückgang in der Zahl der fertiggestellten Wohnungen und eine Erhöhung der Baukosten je Wohnung zur Folge.<sup>35</sup> Viele Leiter scheuten die damit verbundenen Auseinandersetzungen und orientierten sich nur zögerlich auf die komplizierten Bedingungen des innerstädtischen Bauens um. Plankennziffern und Normative berücksichtigten diese Zusammenhänge bis zum Ende der Planwirtschaft ungenügend, obwohl Praxis und Theorie sie seit Beginn der 80er Jahre heraus arbeiteten und zeigten, dass komplexe Aufwandsvergleiche unter Berücksichtigung der Einrichtungen der sozialen und technischen Infrastruktur der Stadt gegen das weitere Bauen »auf der grünen Wiese« und für das zügige Bauen innerhalb des gegebenen städtischen Raumes sprachen.<sup>36</sup>

32 Frieder Hofmann [Chefarchitekt des VEB Baukombinat Leipzig]: Innerstädtischer Wohnungsbau in Leipzig. Architektonische Leitplanung für den innerstädtischen Wohnungsneubau – Bestandteil der technischen Politik im VEB Baukombinat Leipzig. In: Architektur der DDR. 39(1990)1. S. 21ff.

33 Hier erwies sich auch das Städtebaurecht der DDR als nicht genügend entwickelt.

34 Durch die Anordnungen des Ministerrates der DDR über den Abriss von Gebäuden und baulichen Anlagen vom 8.11.1984 (GBl. I S. 438) und vom 7.3.1986 (GBl. I S. 261) wurden mit einem schwerfälligen Genehmigungsverfahren große Hürden gegen die Aussonderung geschaffen.

35 So berichtete der damalige Bezirksbaudirektor Helmut Zeitschel in einer öffentlichen Veranstaltung am 24.4.2002 über Auseinandersetzungen, die er führen musste, weil der Investitionsaufwand für die neuen Wohnungen in der Kolonnadenstraße bis zu 100 Prozent über den staatlichen Normativen lag. (Persönl. Notiz. J. T.)

36 Siehe dazu u. a. Horst Siegel: Gedanken zu den mit unserem Wohnungsbauprogramm verbundenen volkswirtschaftlichen Aufwändungen und zu der damit im Zusammenhang stehenden städtebaulichen Entwicklung von Leipzig. Und Siegwald Schindler [Institut für Ökonomie Leipzig der Bauakademie der DDR]: Zu Problemen der stärkeren ökonomischen Durchdringung der städtebaulichen Vorbereitung und der Vervollkommnung der Wirtschaftsorganisation in den Baukombinaten und Baubetrieben. Beide Beiträge in: Aufgaben von Forschung und Praxis in Städtebau und Architektur. 44. Plenartagung der Bauakademie der DDR. Berlin 1982. S. 20f. bzw. S. 54f.

*Fehlende Baukapazitäten für Modernisierung und Reparatur*

Zwischen dem Baubedarf und dem Bauaufkommen überhaupt klaffte – wie in der DDR insgesamt, so auch im Bezirk und in der Stadt Leipzig – fortwährend eine große Lücke. *Roland Wötzel*, damals Sekretär der SED-Bezirksleitung, konstatierte 1989 kritisch: Obwohl die Bauproduktion seit 1981 überdurchschnittlich gesteigert wurde, reichte sie nicht aus, um den Bedarf zu decken, zumal die Zahl der Beschäftigten im Bauwesen zurückging. Er schlussfolgerte dann ausdrücklich, dass es »unerlässlich [ist], die territorial einsetzbaren, zentral und örtlich geleiteten Baukapazitäten extensiv und intensiv mit höchsten Zuwachsraten zu entwickeln. Für den Bezirk Leipzig bildet die Lösung dieser Aufgabe die entscheidende Bedingung für die Gestaltung optimaler volkswirtschaftlicher und territorialer Proportionen.«<sup>37</sup> Diese Forderung war zwar berechtigt, aber unter den damaligen ökonomischen Bedingungen nicht durchsetzbar. Die verfügbaren volkswirtschaftlichen Ressourcen wurden im Süden der DDR auf die Industrie konzentriert; da blieb wenig für die Reproduktion der baulichen Infrastruktur.

Die permanente Diskrepanz zwischen ermitteltem Baubedarf und dem verfügbaren Bauaufkommen – regional noch verschärft durch den langjährigen Einsatz von Leipziger Baukapazitäten in Berlin(-Ost) – wirkte sich insbesondere negativ in der Entwicklung der Baukapazitäten für Modernisierung und Reparaturen aus. Das war der Hauptgrund für den Rückstand in der Modernisierung und Reparatur der vorhandenen Wohngebäude; das Fehlen von Geld war dagegen unter den Bedingungen der Planwirtschaft sekundär.

Der immense Bedarf an solchen Bauleistungen war aufgrund zahlreicher Untersuchungen zum Zustand der älteren Wohngebäude Leipzigs, u. a. von Wissenschaftlern der damaligen Hochschule für Bauwesen<sup>38</sup>, schon früh erkannt worden. Einen Überblick über wiederholte vergebliche Versuche, diese Situation zu verändern – beginnend in den 60er Jahren bis 1990 – gibt *Peter Bote*, endend mit einem bitteren Resümee<sup>39</sup>. U. a. stellt er ausführlich die Ausarbeitung eines Programms zur Entwicklung der Baureparaturen dar, das als Vorlage an das Sekretariat der Stadtleitung der SED vom 24. Mai 1973 eingereicht, aber nicht verwirklicht wurde.

37 Roland Wötzel: Zu einigen Aspekten der territorialen Reproduktion im Bezirk Leipzig. In: *Wirtschaftswissenschaft* 37(1989)5. S. 660ff., speziell S. 661 und 666.

38 Siehe u. a. folgende an der Hochschule für Bauwesen bzw. Technischen Hochschule Leipzig verteidigte Dissertationen: Klaus Zechendorf: Die Erfassung, Beurteilung und Modernisierung der räumlich-funktionalen Struktur von Altwohnbauten, dargestellt an mehrgeschossigen Leipziger Wohngebäuden aus der Zeit von 1885 bis 1918. 1968. – Peter Bote: Die Möglichkeiten und Grenzen der Nutzung der Erdgeschosszone der Altwohnbausubstanz. Untersuchungsbeispiel Leipzig. 1968. – Horst Rolle: Die Lebensdauer von Konstruktionen des Wohnungsbaus, ein Beitrag zu ihrer Ermittlung und zu ihrer Anwendung bei der Vorausbestimmung der Baureparaturen und des Ersatzneubaus. 1983.

39 Peter Bote: Zur Entwicklung der Wohnbausubstanz in Leipzig. Ein Beitrag zur Geschichte des baulichen Verfalls der Messestadt. In: *Architektur der DDR*. 39(1990)3. S. 42f.

*Widersprüchliches Fazit*

»Was sind schon Städte, gebaut  
ohne die Weisheit des Volkes?«<sup>40</sup>

Die Ergebnisse des Wohnungsbauprogramms in der Stadt Leipzig waren widersprüchlich: Einerseits hatten sich im Laufe der zwei Jahrzehnte von 1971 bis 1990 die Wohnverhältnisse für rund 300 000 Einwohner, d. h. für mehr als die Hälfte der Bevölkerung, durch Neubau, Rekonstruktion, Modernisierung und Instandsetzung wesentlich verbessert. Darauf konnte die »Information über die Durchführung des Wohnungsbauprogramms in der Stadt Leipzig und daraus erwachsende Maßnahmen für den Zeitraum 1988 bis 1990« vom März 1988<sup>41</sup> mit Recht verweisen. Andererseits warteten Zehntausende Bürgerinnen und Bürger auf die Lösung ihrer dringenden Wohnungsprobleme und befanden sich große Teile des Altwohnbestandes der Stadt in einem desolaten Zustand. Angesichts des Ausmaßes dieser Rückstände erwiesen sich die mit der genannten Information beschlossenen Maßnahmen, »um so die *Wohnungsfrage als soziales Problem auch in der Stadt Leipzig bis 1990 zu lösen*«<sup>42</sup> und um den »Anteil des *innerstädtischen Wohnungsbaus* am Wohnungsneubau von gegenwärtig 27 Prozent auf mindestens 50 Prozent im Jahre 1990 zu steigern«<sup>43</sup> als völlig lebensfremd. Auch in diesem Punkt zeigte sich der rasante Realitätsverlust der politischen Führung gegen Ende der DDR.

Verallgemeinernd lässt sich feststellen, dass die Vorzüge der praktizierten Planwirtschaft wie auf anderen Gebieten der Volkswirtschaft, so auch im Wohnungsbau wirksam waren, soweit es um einfach zu messende Mengengrößen – hier die Anzahl neu gebauter Wohnungen – ging, sobald aber differenzierte Gebrauchswerte – hier im innerstädtischen Bauen – gefragt waren, stieß das administrative Planungssystem infolge seiner Starrheit und Verkrustungen schnell an seine Grenzen.

Schließlich rächte sich auch auf dem Gebiet des Wohnungsbaus die kurzsichtige und oberflächliche Informationspolitik der politischen Führung der DDR: Als schon sichtbar war, dass die ursprünglichen Zielstellungen nicht mehr erreicht werden konnten und deshalb schleichend »modifiziert« wurden, gaben die offiziellen Verlautbarungen der Öffentlichkeit immer noch das Bild einer heilen Welt. Der Gegensatz zwischen Wirklichkeit und Propaganda untergrub das Vertrauen in die Führung zusätzlich, wie auch der Bauminister der DDR, *Wolfgang Junker*, bei seinen Diskussionen in Leipzig im Oktober 1989 erfahren musste<sup>44</sup>.

So bleibt schließlich festzustellen, dass sich besonders in der Leipziger Wohnungssituation »Leistung und Tragödie der DDR«<sup>45</sup> offenbarten: Für Hunderttausende grundlegend verbesserte Wohnverhältnisse, aber zugleich besonders viele berechnete Ansprüche auf eine zeitgemäße Wohnung und – dauerhaft nachwirkend – ruinöse Verhältnisse in historisch gewachsenen städtischen Räumen.

40 Bertolt Brecht: Große Zeit, vertan. In: Gedichte 2. Berlin und Weimar 1988. S. 311.

41 Beschluss des Politbüros des ZK der SED 10/88 vom 8.3.1988. S. 5f.

42 Ebenda. S. 8. (Hervorhebung im Original)

43 Ebenda. S. 9. (Hervorhebung im Original)

44 Siehe Berichte in der »Leipziger Volkszeitung« vom 24.10.1989. S. 1 und 3.

45 Hans Modrow: Ich wollte ein anderes Deutschland. Berlin 1988. S. 182.

# Das Bauwesen in den Stadtbezirken

*Harry Ullrich*

Mit der Herausbildung der Räte der Stadtbezirke in der Stadt Leipzig in den 50er Jahren wurden auch die Aufgaben für die Stadtbezirksbauämter fixiert.

## *Aufgaben der Stadtbezirksbauämter*

Sie bestanden vorwiegend in der Planung, Bilanzierung und Leitung bauwerkserhaltender Maßnahmen, soweit sie durch das private und genossenschaftliche Handwerk durchgeführt wurden. Darüber hinaus erfüllten die Stadtbezirksbauämter hoheitliche Aufgaben der Staatlichen Bauaufsicht. Nach der Deutschen Bauordnung vom Oktober 1958<sup>1</sup> waren das bautechnische Prüfungen, Genehmigungen und Kontrollen von Bauten der Bevölkerung. Das betraf Eigenheime, Um-, An- und Ausbauten von Wohngebäuden, Erholungsbauten wie Bungalows, Garagen u. ä..

In den 50er Jahren waren auch noch Aufgaben der Entrümmern und des Wiederaufbaues kriegszerstörter Wohngebäude an Einzelstandorten, sogenannte Lückenschließungen, wahrzunehmen.

In den Volkswirtschaftsplänen der Räte der Stadtbezirke war schwerpunktmäßig ebenfalls der Bau von Kinderkrippen- und Kindergarteneinrichtungen verankert. Meist erfolgte das durch den Umbau von Villen, Erdgeschossen in größeren Wohngebäuden sowie vereinzelt durch Neubau.

Außer im Stadtbezirk Mitte spielte auch das landwirtschaftliche Bauen für die Räte der Stadtbezirke eine Rolle. Für die dort bis in das Stadtgebiet hinein reichenden landwirtschaftlichen und gärtnerischen Produktionsgenossenschaften galt es, Stallgebäude, Heiz- und Gewächshäuser und Unterstellmöglichkeiten für Maschinen und Geräte zu bauen bzw. zu erhalten.

Eine weitere staatliche Aufgabe bestand in der Förderung und Entwicklung des genossenschaftlichen und privaten Bauhaupt- und Baunebenhandwerks. Dabei lag der Schwerpunkt in der Entwicklung des Genossenschaftssektors, um eine höhere Produktivität zu erreichen.

Mit dieser hier grob skizzierten Aufgabenstruktur bildeten sich die Bauämter bei den Räten der Stadtbezirke in den 50er Jahren heraus. Gestützt auf ingenieur- und mittleres bautechnisches Personal wurden anspruchsvolle Aufgaben erfüllt. Dabei standen den Bauämtern auch Stadtbezirksbauleitungen zur Seite, die die Baumaßnahmen planten und leiteten.

---

1 Deutsche Bauordnung vom 2.10.1958. GBl. Sonderdruck Nr. 287 vom 15.9.1958.

Die staatlichen Organe wurden durch die ehrenamtliche Mitarbeit der Bevölkerung unterstützt. Es gab Baukommissionen mit beratender und kontrollierender Funktion. Die jeweilige Anleitung erfolgte durch Beauftragte des Rates.

Bei den Bauaufgaben waren die bauwerkserhaltenden Maßnahmen vorrangig. Gab es hier doch einen immensen Bedarf, hervorgerufen durch den Zweiten Weltkrieg und danach durch Vernachlässigung infolge anderer Schwerpunkte beim Aufbau der Volkswirtschaft.

Die Auswirkungen der anglo-amerikanischen Luftangriffe machten die eine Seite der großen Anforderungen an das Bauwesen aus – bis hin zu den Stadtbezirken. Eine andere Seite waren die seit Mitte der dreißiger Jahre stagnierenden Erhaltungsarbeiten und die fehlende Modernisierung des Altbestandes, besonders im Sanitärbereich. Fehlende Bäder bzw. Duschen und Innentoiletten waren für einen großen Teil der Wohngebäude charakteristisch.

Industrielle bzw. andere wirtschaftliche Schwerpunkte der Infrastruktur beim Wiederaufbau in der DDR und Engpässe in der Baumaterialversorgung rundeten den Kreis äußerst schwieriger Bedingungen für den Erhalt der Gebäudesubstanz ab.

Das Echo seitens der Bevölkerung besonders in den großstädtischen Wohngebieten blieb nicht aus. Eingaben der Bürger an die Räte der Stadtbezirke betrafen quantitativ und qualitativ vor allem Wohnungsfragen. Zum größeren Teil konnten diese nicht positiv entschieden werden.

Aus diesen schwierigen Gegebenheiten resultierten deshalb hohe Ansprüche an die Verantwortungsträger, der Entwicklung und dem Einsatz der Baukapazitäten besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

### *Baukapazitäten*

Die entscheidende Baukapazität in den Stadtbezirken stellte das private und teilweise das genossenschaftliche Bauhandwerk dar. Deshalb wurde dem Erhalt der Betriebe, von kurzzeitigen übergeordneten Kampagnen abgesehen, überwiegend große Aufmerksamkeit gewidmet. Dazu dienten später auch staatlich angelegte Förderprogramme.

Dennoch stand bei Überalterung von Handwerksmeistern leider nicht immer der entsprechende Nachwuchs zur Verfügung. Gründe dafür lagen in der günstigeren Tarifgestaltung in der Bauindustrie, in fehlender fachlicher Qualifizierung zur Führung eines Bauhandwerkbetriebes oder im fehlenden Interesse, was sich im privaten Dachdecker- und Ofenbauerhandwerk besonders negativ bemerkbar machte. Ganz anders dagegen im Klempner- und Installationshandwerk. Hier wirkte sich die Umsicht der zuständigen Einkaufs- und Liefergenossenschaft in Verbindung mit der Handwerkskammer positiv aus. Ständiges Bestreben einer Ausbildung jüngerer Facharbeiter zum Handwerksmeister ließ die Fortführung von Handwerksbetrieben bzw. die Neubildung zu. Damit war die Durchführung von Klein- und Kleinstreparaturen bei exakter Zuordnung der Wohngrundstücke zu Versorgungsbereichen der Betriebe möglich. Im Ofenbauerhandwerk wurde durch entsprechende Kapazitäten im genossenschaftlichen Sektor analog verfahren.

Parallel dazu spielte die Bildung und Stabilisierung der Produktionsgenossenschaften des Bauhandwerkes (PGH Bau) eine wichtige Rolle. Der Charakter vieler Bauaufgaben, insbesondere ihr Umfang, erforderte in nahezu allen Gewerken größere Produktionseinheiten. Die Anzahl der Beschäftigten in einem privaten Handwerksbetrieb aber war auf zehn



begrenzt. Allerdings bestand die Gefahr, dass Produktionsgenossenschaften für die Aufgabenerfüllung im Verantwortungsbereich der Stadtbezirke nicht mehr zur Verfügung standen. Sie bekamen durch den Rat der Stadt Leipzig für erhebliche Teile ihres Leistungsvermögens Investitionsaufgaben für den »Sonderbedarf«, d. h. für Armee, Polizei u. ä. sowie für die Industrie und andere Bereiche zugeordnet und fielen zum größten Teil für den Erhalt oder die Modernisierung des Wohnungsbestandes aus. Dies betraf u. a. die PGH Aufbau, PGH Maurer Südost, PGH Vorwärts, PGH Grundstein Mitte sowie die PGH Bau und Gerüstbau.

### *Planung und Durchführung der Baumaßnahmen*

Die jährlich instand zu setzenden Wohngebäude wurden im Vorjahr ausgewählt, in Objektlisten zusammengefasst und von den Räten der Stadtbezirke bestätigt. Diese waren dann Grundlagen für die planungsseitige Vorbereitung, die Bilanzierung der Kapazitäten, die Finanzierung und Bauausführung. Städtebauliche Kriterien, Restnutzungsdauer der Wohngebäude sowie Eingabenschwerpunkte der Bevölkerung wurden beachtet. Die Schere zwischen den verfügbaren Baukapazitäten einerseits und den erforderlichen Instandsetzungsarbeiten im Gebäudebestand andererseits öffnete sich aber immer weiter.

Einen Trugschluss, vom Standpunkt des Betrachters, bildete auch die Beschlussfassung des Rates der Stadt Leipzig im Jahr 1960, zur komplexen Instandsetzung der Gebäudesubstanz in einigen Verkehrsmagistralen überzugehen. Das betraf überwiegend die Karl-Liebknecht-Straße, die Ernst-Thälmann-Straße (jetzt Eisenbahnstraße), die Leninstraße (Prager Straße) und die Straße der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft (Delitzscher Straße). Die Dächer und Fassaden dieser Gebäude sollten lückenlos instandgesetzt werden, obwohl gegenüber vielen anderen Objekten die Dringlichkeit oft nicht so groß war. So wurden Gerüst- und andere wichtige Kapazitäten teilweise unnötig eingesetzt. Die Folge war, dass Gebäude anderswo nicht repariert werden konnten und zunehmend wegen sich lösender Dach- und Fassadenteile Fußgängertunnel zum Schutz der Bürger aufgestellt werden mussten. Diese fristeten oft jahrelang ihr Dasein, ohne dass Abhilfe geschaffen werden konnte, von der Verschandelung des Stadtbildes ganz abgesehen.

Ein weiteres wichtiges Betätigungsfeld war für die Räte der Stadtbezirke und ihre Fachorgane, die Bauämter, der Erhalt, die Erweiterung oder die Modernisierung der kommunalen Gebäude. Einrichtungen der Volksbildung wie Schulen, Horte und Kindergärten, des Gesundheitswesens wie Alters- und Pflegeheime, Polikliniken und Kinderkrippen, der Kultur und des Sports wie Bibliotheken, Jugendklubhäuser, Sportstätten, Hallen- und Freibäder u. v. m. waren eine große Herausforderung. Staatliche Auflagen in den jährlichen Volkswirtschaftsplänen zur Schaffung von Kinderkrippen- und Kindergartenplätzen erforderten von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern große Einsatzbereitschaft. Mit Stolz wurden in den sechziger Jahren der Neubau eines Kindergartens mit 180 Plätzen in der Hermann-Liebmann-Straße / Ecke Schulze-Delitzsch-Straße (Stadtbezirk Mitte) und 1970 der Neubau eines Hortgebäudes mit 100 Plätzen im Gebäude der 31. POS Crednerstraße (Probstheida) eingeweiht, um nur zwei Objekte von vielen anderen zu nennen. Dadurch wurden mit Initiative der Räte der Stadtbezirke – neben den Anstrengungen im Rahmen des komplexen Wohnungsbaus – mehr Plätze in Kindereinrichtungen bereitgestellt und so die Versorgung für die Bevölkerung spürbar verbessert.

Analog wurde für den Schul- und Volkssport seitens des Rates der Stadt beschlossen, bis zum Turn- und Sportfest 1969 zehn Schwimmhallen in Leipzig zu errichten. Die Standorte wurden auf das gesamte Stadtgebiet verteilt und für die Realisierung die jeweiligen Räte der Stadtbezirke verantwortlich gemacht. Dabei war zu berücksichtigen, dass Industriebetriebe in unmittelbarer Nachbarschaft der Volksschwimmhallen die Heizenergie bereitstellen konnten.

Da die materiellen Voraussetzungen in den Stadtbezirken für derartige Investitionen in Millionenhöhe nicht gegeben waren, wurden Kombinate und Betriebe des Territoriums um Unterstützung ersucht. Im Rahmen des »Nationalen Aufbauwerks« half auch die Bevölkerung aktiv mit. Die Stadtbezirke wetteiferten, um diese Vorhaben schnellstmöglich fertigzustellen und die Inbetriebnahme in den Wohngebieten zu feiern. Die meisten Einrichtungen konnten termingerecht übergeben werden. Eine Volksschwimmhalle am geplanten Standort Blochmannstraße wurde mangels Heizungskapazität nicht errichtet. Die Schwimmhallen erfreuen sich noch heute großer Beliebtheit. Abgesehen von den jetzt horrenden Eintrittspreisen sind sie für den Schwimmsport und die Freizeitgestaltung nicht wegzudenken. Fraglich bleibt, warum die Erinnerungstafeln in den Eingangsbereichen der Schwimmhallen, die an die Gemeinschaftsarbeiten von Betrieben, Einrichtungen und Bevölkerung erinnern, mancherorts beseitigt bzw. verdeckt worden sind.

Zur besseren Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln beschloss der Rat der Stadt 1968 zwölf Typenkaufhallen im Gesamtgebiet der Stadt zu bauen. Sie wurden an Versorgungsschwerpunkten errichtet. Auch für diese Investitionen trugen die Räte der Stadtbezirke die Verantwortung. Die Kaufhallen fanden in der Bevölkerung großen Zuspruch. Auch hier entwickelte sich zwischen Betrieben, Einrichtungen und den freiwilligen Helfern aus der Bevölkerung eine gute Gemeinschaftsarbeit. Lediglich zwei geplante Kaufhallen wurden nicht gebaut. Mängel stellten sich in nicht ausreichenden Verkaufsflächen für Obst und Gemüse, in fehlenden Unterbringungsmöglichkeiten für Leergut sowie unzureichenden Parkplätzen heraus. Der damalige Kaufhallentyp wurde 1970 durch eine neue Projektserie abgelöst.

Wie die Stadtbezirke auch zur Verbesserung des Gesundheits- und Sozialwesens beitrugen, zeigten die umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten im überalterten Pflegeheimkomplex Waldstraße 74, 76, 78 und 80. Neben der Instandsetzung der Gebäudesubstanz Mitte der sechziger Jahre wurden zwischen den einzelnen Gebäuden Verbindungsbauten mit Patientenaufzügen errichtet. Modernisierung der Sanitär- und Heizungsanlage, Verbesserung der Küchen- und Wäschräume sowie die Umgestaltung der Freiflächen gehörten zur Bauaufgabe.

### *Erhaltung und Modernisierung der Wohngebäude*

1971 wurde in der DDR eine Volks-, Berufs-, Wohnraum- und Gebäudezählung durchgeführt. Zahlreiche ingenieurtechnische Kräfte aus Betrieben und Einrichtungen sowie ehrenamtliche Helfer überprüften den bautechnischen Zustand der Wohngebäude. Bei einem damaligen Bestand in der Stadt Leipzig von 35 091 Wohngebäuden mit 215 349 Wohnungen waren 5029 Gebäude (14,3 Prozent) sehr gut erhalten. Zwar wurden 73,6 Prozent der Gebäude nur mit geringen Schäden beurteilt, da diese aber besonders die

Dachzonen betrafen, war ihre Behebung sehr dringlich. Die restlichen 4218 Wohngebäude (12,1 Prozent) hatten schwerwiegende Schäden bzw. waren unbrauchbar geworden.<sup>2</sup>

Analog verhielt es sich mit der sanitärtechnischen Ausstattung der Wohngebäude. Typisch war Ende der 60er Jahre, dass im Altbaubestand das WC im Treppenhaus untergebracht war und in den Wohnungen oft noch Bäder bzw. Duschen fehlten. Aus diesem Nachholbedarf resultierten neben den Gebäudeinstandsetzungen auch die gezielte Funktionsbereichsmodernisierung. Diese verlegte die WC in das Wohnungsinnere mit gleichzeitigem Einbau von Bädern oder Duschen unter Inanspruchnahme von hofseitig gelegenen Räumen der Wohnungen. Vieles machte auch die Bevölkerung in Eigeninitiative unter Zuhilfenahme von Sanitärinstallationshandwerkern. Kritikwürdig waren aber die zu hohen Planvorgaben seitens der übergeordneten staatlichen Organe. Sie entsprachen nicht den baukapazitiven wie leitungsseitigen Voraussetzungen in den Stadtbezirken.

Die Schaffung volkseigener Baureparaturkapazitäten in den Stadtbezirken war ein Schritt, auf örtlicher Ebene mehr für die Reproduktion der Wohngebäudesubstanz zu tun. Im Jahre 1975 beschloss der Rat der Stadt Leipzig, in den sieben Stadtbezirken je einen volkseigenen Baureparaturbetrieb zu gründen. Mit Wirkung vom 1. Juli 1975 war es dann soweit. In großer Aufmachung berichtete die »Leipziger Volkszeitung« einen Tag später, dass die Betriebe gebildet worden sind und ihre Arbeit aufgenommen haben. Als Zielstellung galt, in bestimmten Gewerken wie Gerüstbau, Maurer, Zimmerer, Dachdecker, Klempner und Installation sowie Maler zusätzliche Baukapazitäten im Umfang von insgesamt acht bis zehn Millionen Mark bis 1978 zu schaffen. Trotz Startschwierigkeiten in einigen Stadtbezirken entwickelten sich die Betriebe aber gut, da sie auch von vorhandenen territorialen Einrichtungen materiell-technisch unterstützt wurden.

Neben den traditionellen Baugewerken wurden auch Projektierungsabteilungen für die Vorbereitung von komplexen Instandsetzungen und Modernisierungen, besonders für Wohngebäude, geschaffen. Die Lehrausbildung zu einem Bauberuf wurde in den Betrieben ebenfalls eingerichtet. Sehr schnell waren die sieben Baureparaturbetriebe in der Lage, eigenständig in den Stadtbezirken Wohngebäude instand zu setzen und sanitärtechnisch zu modernisieren. Überdurchschnittlich entwickelten sich Gerüstkapazitäten sowie die Gewerke Maurer, Zimmerer und Dachdecker. Schwerpunktmäßig erfolgte der Einsatz in Wohnvierteln des Waldstraßengebietes, der Nordvorstadt, von Schönefeld, Reudnitz, Schleußig, Lindenau u. a. Verfallserscheinungen, besonders der Dachzonen, konnten an der dort wertvollen Bausubstanz gestoppt, damit Teile der Bausubstanz gerettet und nicht zuletzt die Wohnbedingungen erhalten werden. Leider war das aber für die Erhaltung der gesamten Wohnraum- und weiteren Gebäudesubstanz in den Stadtbezirken immer noch zu wenig.

Bei der weiteren Kapazitätsentwicklung für Instandhaltungsarbeiten, besonders für Kleinreparaturen und Pflegeleistungen, sind die in den Betriebsteilen des VEB Gebäudewirtschaft (GWL) auf Stadtbezirksebene gebildeten Bauhöfe hervorzuheben. Da der VEB GWL den volkseigenen Wohn- und Gewerberaumbestand besaß und treuhänderisch viele Privatgrundstücke verwaltete, war es zweckmäßig, dort in Form der Bauhöfe auch Reparaturkapazitäten anzusiedeln. Analog der VEB Baureparaturen entwickelten sich

<sup>2</sup> Volks-, Berufs-, Wohnraum- u. Gebäudezählung am 1.1.1971. Staatliche Zentralverwaltung für Statistik der DDR. Berlin 1972.

auch die Bauhöfe seit Anfang der siebziger Jahre gut und wurden zu territorialen Zentren der Instandhaltung.

Ohne Zuführung von Baukapazitäten war der Erhalt der Bausubstanz nicht möglich. Der Einsatz des Kombinars für Baureparaturen und Rekonstruktion in der Sanierung von Altbauten, wie er in der Ostheimstraße, in Wohngevierten von Leutzsch und Volkmarisdorf praktiziert wurde, bedeutete den Beginn der systematischen Instandsetzung und Modernisierung städtischer Wohngebiete. Leider hielt die Freimachung der Wohnungen durch die Wohnungsämter nicht immer Schritt, so dass auch Bauverzögerungen eintraten. Komplettiert wurden diese Baumaßnahmen durch Entkernung der Innenhöfe und Gestaltung von Freiflächen zur Freude für der Bewohner.

Wirkungsvoll waren auch die Fließstrecken der Dach- und Fassadeninstandsetzungen, die nahezu lückenlos die Gebäudeinstandsetzung ganzer Straßenzüge in den 70er und 80er Jahren erfasste. Beispielhaft seien wiederum die Wohngebiete von Volkmarisdorf, Reudnitz und Lindenau genannt.

Durch Festlegung des Rates des Bezirkes hatten auch Baubetriebe aus den umliegenden Landkreisen Altbauten in der Stadt Leipzig zu sanieren. So wurden u. a. Baubetriebe aus Torgau und Altenburg im Stadtbezirk Mitte und aus Borna im Stadtbezirk Süd wirksam. Allerdings wurden nur vereinzelt Gebäude instandgesetzt, so dass die übergeordnete Festlegung nicht sehr wirksam war. Dabei ist zu beachten, dass auch in deren Kreisen viele Bauaufgaben warteten.

Städtebaulich bedeutungsvoller war dann schon die schrittweise Verlagerung des Wohnungsbaues von größeren Standorten in die innerstädtischen Bereiche. Innere Ost- und Westvorstadt, Musikviertel, Thonberg, Volkmarisdorf und Seeburgstraße waren Ansätze, systematisch Komplexmaßnahmen der Entkernung, Lückenbebauung und Sanierung erhaltungswürdiger Bausubstanz durchzuführen. Einbezogen wurden auch kommunale Einrichtungen, Gewerbebereiche und Freiflächen.

All die genannten Baumaßnahmen durch das Baukombinat Leipzig, das Kombinat Baureparaturen und Rekonstruktion sowie die Baubetriebe aus den Kreisen des Bezirkes Leipzig führten aber nicht dazu, den Verfallsprozess ganzer innerstädtischer Wohngebiete aufzuhalten.

Da halfen auch solche hektischen Aktionen wie das »Dächer dicht«-Programm nicht wirkungsvoll genug, weil diese Aufgabe viel differenzierter betrachtet und materiell ganz anders hätte unteretzt werden müssen. Bei der Vielgestaltigkeit der Dächer, der Dach-eindeckungen und Dachentwässerungsanlagen und der Unterschiedlichkeit ihres baulichen Zustandes war es ein schier hoffnungsloses Unterfangen, reparierte Dachflächen nach m<sup>2</sup> vorzugeben, die Arbeiten auszuführen und schließlich abzurechnen. Es sei denn, man schwindelte und rechnete oberflächlich ab. Hinzu kamen noch, dass nicht ausreichend Gerüste zur Verfügung standen. Dieser Aktion hätte man mehr Solidität in der Vorbereitung und Durchführung im Interesse der betroffenen Bürger gewünscht.

Resümierend sei festgestellt, dass die Verantwortlichen in den Stadtbezirken große Anstrengungen unternahmen, für die Bürger bei niedrigen Mieten bessere Wohnbedingungen zu schaffen. Festgehalten sei auch, dass die Beschäftigten der Betriebe aller Eigentumsformen echte Gemeinschaftsarbeit leisteten, an deren Geist sich viele Beteiligte gerne erinnern.

## 30 Jahre in der Stadtverwaltung

*Roland Weis*

Als Zeitzeuge des Bauens in Leipzig möchte ich über meine Eindrücke und Erlebnisse in den 60er Jahren berichten. Leider besitze ich aus dieser Zeit weder Tagebuchaufzeichnungen noch Unterlagen zu detaillierten Vorgängen. Ich bin auf meine Erinnerungen angewiesen.

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Ingenieurschule für Bauwesen Greiz konnte ich ab August 1960 als Jungingenieur beim VEB (K) Ausbau Leipzig tätig werden. Der Beginn meiner Angestelltentätigkeit ließ mich eigentlich zum Mitwirkenden des Bauens in Leipzig werden. In Rückbesinnung auf verflossene Jahre ist mir bewusst, dass die viel zitierte »Spur der Steine« vieles vorher und nachher braucht, um gesellschaftliche und individuelle Bedürfnisse zu befriedigen. Vorbereitet und skizziert wird das Schaffen auf den Baustellen in Büros und Amtsstuben. Die folgende Spur der Steine hinterließ nicht immer nur Freude und Sonnenschein.

Meine Tätigkeit im Betrieb dauerte lediglich bis November 1962. Trotz des kurzen Zeitabschnitts waren es zwei erlebnisreiche Jahre in verschiedenen betrieblichen Arbeitsbereichen und Leitungsfunktionen. Der VEB (K) Ausbau existierte als eigenständiger Betrieb nur wenige Jahre und wurde danach wieder mit seinem Ursprungsbetrieb VEB (K) Bau zum VEB (St) Baukombinat Leipzig vereinigt. Bei diesem war meine Arbeitskraft nicht mehr erforderlich.

### *Arbeit beim Hauptplanträger Komplexer Wohnungsbau*

Nach einigen ergebnislosen Bewerbungen zeigte der Rat der Stadt Leipzig Interesse, mich einzustellen. Der neu gebildete Hauptplanträger Stadtzentrum wurde auf den komplexen Wohnungsbau erweitert, um die Plan- und Standortvorbereitung schrittweise zu verbessern. Zwiespältige Erfahrungen mit dem Rat der Stadt ließen mich zunächst schwanken. Letztlich befolgte ich den Rat eines älteren Genossen: »Versuch's, vielleicht ist es dein Glück«.

Am 1. Dezember 1962 trat ich beim Hauptplanträger des Rates der Stadt Leipzig in den Dienst. Die Stadtverwaltung blieb mein Arbeitgeber bis 1993. Laut Arbeitsvertrag war ich als Ingenieur für Bauwirtschaftsplanung eingestellt. Im Referat Komplexer Wohnungsbau ging es jedoch um die Einordnung der Wohnungsbauvorhaben, Anpassungsprojekte und die Planung der Investitionsmittel. Unter der sachkundigen Leitung von *Karl-Heinz Blaurock* legten wir den Grundstein für eine ordnungsgemäße Standortvorbereitung. Wir waren praktisch die Anfänger mit drei Leuten: ein kleines Häuflein im Vergleich zu späteren Jahren.

Beim Stadtbauamt lernte ich *Herrmann Petzold* kennen. Er war ein erfahrener, engagierter Bauingenieur, dessen hohes Ansehen im Stadtbauamt ich erst später voll erkannte. *Petzold* erschien mir als ein Einzelkämpfer im Stadtbauamt, der sich um die Standortvorbereitung sorgte und bemühte. Er klagte über ungenügenden Planungsvorlauf und »vernaschten« Erschließungsvorlauf. Wir wurden Verbündete mit dem Ziel, die Situation zu verbessern. Das gelang uns vorerst nur bedingt und brauchte länger. Zu einseitig war das Stadtbauamt auf die wirtschaftsleitende Tätigkeit der unterstellten Betriebe zur Betriebsplanung sowie Baubilanzierung und Materialwirtschaft ausgerichtet.

Als Kontrollorgan der Baudurchführung im Wohnungsbau fungierte die Stadtbauleitung als nachgeordnete Einrichtung. Das Referat Straßen und Brücken ist im Vergleich zu seinen Netzen auch eher kümmerlich besetzt gewesen. Die staatliche Bauaufsicht als Organ zur Einhaltung der Baugesetze durfte nicht auf Sparflamme gehalten werden.

Stadtplanung erfolgte kurioserweise nicht beim Rat der Stadt Leipzig, sondern beim Entwurfsbüro für Gebiets-, Stadt- und Dorfplanung des Rates des Bezirkes Leipzig. Die Abteilung Städtebau und Architektur war zu klein, um ernsthaft Stadtplanung zu betreiben. Der Stadtarchitekt war, bis zur Gewinnung von *Horst Siegel* als Chefarchitekt der Stadt Leipzig, ein Kommandeur ohne ausreichende Truppe.

Das Leben ging trotzdem weiter. Zuerst wurde das Baukombinat gezwungen, mehr für die Komplexität des Wohnungsneubaus zu leisten. Während die Großblockbauweise und Großplattenbauweise für den Wohnungsneubau eingespielt waren, wurde an Handels- und Kindereinrichtungen sowie Schulen kaum etwas realisiert. Es handelte sich damals in Leipzig wirklich um »Nachfolgeeinrichtungen« im Verhältnis zur Fertigstellung der Wohnungen.

Beginnend im Planjahr 1963 wurde durchgesetzt, im Wohnkomplex Sellerhausen rechtzeitig den Kindergarten und die Kinderkrippe sowie die Schule zu errichten. Der Faden spannt sich zielgerichtet weiter. Die Sellerhäuser Kindereinrichtungen wurden noch traditionell gebaut. 1966 öffneten die ersten Kindereinrichtungen in Montagebauweise im Neubaukomplex Schönefeld ihre Pforten. Am Anfang stand alles noch »nackt« in der Landschaft. Heute sind sie von Bäumen und Sträuchern umgeben.

Wegen der Größe geplanter Kaufhallen entbrannten 1963 scharfe Auseinandersetzungen. Im Wohnkomplex Stötteritz war ein Neubau mit 300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche übergeben worden. Aufgrund der vorerst niedrigen Auslastung wurden die nächsten Kaufhallen nur mit ca. 180 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche errichtet. An den jeweiligen Standorten hat man sich mit den kleineren Einrichtungen nichts vergeben. Die Lage in Stötteritz änderte sich wesentlich zum Positiven. Aufgrund der prognostischen Einschätzungen der Handelsleute baute man nun keine Kaufhalle mehr unter 300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

Unsere wichtigste Aufgabe beim Hauptplanträger bestand darin, mit den Stadtplanern und den Projektanten die »Spur der Steine« für die Baubetriebe, insbesondere den VEB Baukombinat, vorzuzeichnen. Ernsthafte Probleme ergaben sich dabei neben der geschilderten längerfristigen städtebaulichen Standortvorbereitung vor allem in der zügigen stadttechnischen Erschließung der Wohnkomplexe. Bis Mitte der 70er Jahre hatte die Stadt Leipzig zu kämpfen, um die Ofenheizungen im komplexen Wohnungsneubau zu überwinden. Bei der komplexen Sanierung der Altbaugebiete wurde das bis 1990 nicht geschafft.



Die Tiefbaukapazitäten waren jedenfalls gegenüber dem Hochbau unterentwickelt. Zu meiner Zeit beim Hauptplanträger betraf das auch die Tiefbauprojektierung. Am Beginn unserer Tätigkeit 1963 hatten wir ernsthaft mit den Tiefbauprojektanten des VEB Leipzig Projekt um die Erschließungsprojekte für den Wohnkomplex Großzschocher zu kämpfen. Die Lage war nicht einfach. Vom VEB Straßenbau Weimar war schon der Straßenbau in wesentlichen Teilen erfolgt, ohne die erforderliche Straßenentwässerung zu realisieren. Die Maßnahme musste nachgeholt werden, um größere Winterschäden zu vermeiden. Bei den unzureichenden Tiefbaubilanzen wurden eben alle sich bietenden freien Tiefbauleistungen genutzt, um etwas Vorlauf zu schaffen. Stadtbauleitung und Projektant lösten schließlich diese Probleme.

Der Bebauungsplan des Standortes Großzschocher wurde mehrmals bearbeitet. Man wollte soweit wie möglich von der Ofenheizung abkommen. Die Chance zur Nutzung der naheliegenden neuen Erdgasfernleitung für eine moderne Zentralheizung blieb leider nur ein schöner Traum. Am Ende standen wieder Wohnblöcke mit den altbewährten Berliner Öfen.

Versöhnlich wurde die Lösung für die Schule sowie die Kindereinrichtungen, wo anstelle der Zentralheizung auf Braunkohlebasis moderne holländische Gasheizkessel, mit Stadtgas versorgt, für eine zentrale Warmwasserheizung importiert werden konnten.

Zentrale Heizungssysteme wurden jedoch auch in Leipzig parallel zur Ofenheizung realisiert. Das betraf insbesondere die Wohnungsbauten im Stadtzentrum sowie im zentrumsnahen Bereich. Teilweise war aber noch kein Anschluss an das Fernheizungsnetz des VEB Energieversorgung möglich. Die Fernwärmetrasse zum Sportforum hatte höhere Priorität. So mussten Übergangslösungen in Form von Niederdruckheizwerken realisiert werden, die leider länger als anfangs gewollt existierten. Die markantesten für mich sind noch heute die Heizwerke Emilienstraße und Brüderstraße für die Wohnungen an der Windmühlen- und Grünwaldstraße sowie in Schönefeld und Sellerhausen.

In Schönefeld und Sellerhausen hatte das Baukombinat zwei sogenannte fliegende Plattenwerke errichtet, um die erforderlichen raumgroßen Platten für die 5-Mp-Bauweise der geplanten Wohnkomplexe zu produzieren. Ein stationäres Plattenwerk à la Hoyerswerda wäre zu diesem Zeitpunkt zu teuer gewesen. Die Einführung der 5-Mp-Bauweise des Typs »Lübbenau« aus dem Bezirk Cottbus brachte weitere Fortschritte im industriellen Wohnungsbau. Das betraf sowohl die Arbeitsproduktivität als auch die Wärme- und Schalldämmung. Die Mehrschichtenplatte der 5-Mp-Bauweise erreichte eine bessere Wärmedämmung als die Großblöcke. Hüttenbims brachte als Zuschlagstoff für die Großblöcke nicht die Leichtigkeit von Naturbims in Westdeutschland. Auch die Vollbetondecke der 5-Mp-Bauweise mit ihrem Fußbodenaufbau war meines Erachtens bezüglich Trittschalldämmung der Stahlbetonrippendecke anderer Bauweisen überlegen. Die 5-Mp-Bauweise war allerdings nur für Zentralheizung ausgelegt.

Beheizt durch die bereits erwähnten Provisorien, entstanden 1961-1964 wunderschöne Wohnungen, in denen sich viele Bürger heute noch wohl fühlen. Kochen und Warmwasserbereitung erfolgten bis 1995 mit Gas. Dabei sollen die Heizungsprobleme der ersten ca. 15 Jahre nicht verschwiegen werden. Es war natürlich angenehm, vom Ofenheizen entbunden zu sein. Ein Nachteil blieb jedoch bis 1978, dass die Heizkörper nicht regulierbar waren. Unrationeller Wärmeverbrauch war da nicht zu vermeiden. Die provisorischen Niederdruckheizwerke boten keine ausreichend stabile und flexible Wärmeversorgung. In den Kälteperioden waren die Temperaturen für viele Bewohner zu niedrig,

während in Zeiten milderer Temperaturen überheizte Räume über geöffnete Fenster gekühlt wurden. Die ständigen Aktivitäten der Stadt gegenüber bezirks- und zentralgeleiteten Organen zur Verbesserung der Heizungssituation führten nur langsam zum Erfolg.

Der Wohnkomplex Schönefeld profitierte letztlich von seiner Nachbarschaft zum geplanten Industriekomplex Nordost, der auch an die Bautzner Straße grenzte. Obgleich dessen Erschließung und Bebauung von den 60er bis zu den 80er Jahren leider Stückwerk blieb, entstand dort Anfang der 70er Jahre ein modernes Hochdruckheizwerk auf Ölbasis, an das der Wohnkomplex der Jahre 1961-1964 und später die Wohnbauten der 70er und 80er Jahre in Schönefeld und teilweise in Paunsdorf angeschlossen wurden.

Stadtrat *Wilfried Schlosser* und seine Mitarbeiter fanden eine sehr sinnvolle Lösung, um die ausgedienten Niederdruckheizwerke zu Heizungsumformerstationen umzubauen. Die Verbesserung der Wärmeversorgung im Wohnkomplex Schönefeld brachte *Schlosser* hohe Anerkennung.

Die Wohnungsbauten der 70er Jahre erhielten nicht mehr die primitiven Konvektortruhen mit fragwürdiger Regulierklappe. Mittlerweile waren leistungsfähige Plattenheizkörper aus DDR-Produktion verfügbar. Im Jahr 1978 war die Möglichkeit herangereift, das Ein-Rohr-Heizsystem gegen ein neues mit Plattenheizkörpern und Dreiwegeventil auszuwechseln. Nunmehr konnten wir die stabiler verfügbare Wärme auch entsprechend unserem Wärmeempfinden regulieren. Dieses eingebaute Heizsystem hat sich bis auf den Austausch schadhafter Plattenheizkörper sowie das Anbringen moderner Thermostate bis heute bewährt.

### *Vor der 800-Jahr-Feier der Stadt*

Zurück in die Wirklichkeit der Jahre 1963/64. Im Jahr 1965 stand die 800-Jahr-Feier der Messestadt Leipzig bevor. Große Ereignisse bedürfen würdiger Vorbereitungen. Die Kollegen vom Referat Stadtzentrum bemühten sich sehr, die Innenstadt ansehnlicher und gastfreundlicher zu gestalten. Dazu hatten sie in der Aufbauleitung Stadtzentrum einen tatkräftigen Partner. Als Leiter dieser Aufbauleitung fungierte *Helmut Ober*, ein Baumeister von echtem Schrot und Korn. Er war im Baugeschehen groß geworden. Für den Wiederaufbau der Staatsoper Unter den Linden in Berlin sowie der Leipziger Oper war er mit dem Nationalpreis im Kollektiv geehrt worden. Die mehrjährige Funktion als Stadtbau direktor hatte ihm nicht behagt. Als Leiter der Aufbauleitung Stadtzentrum hatte er seine Kompetenz bei der termingerechten und ordnungsgemäßen Fertigstellung des Messehauses am Markt bewiesen.

Die Stadt brauchte dringend mehr Hotelbetten. Dazu wurden das Interhotel »Stadt Leipzig« endlich realisiert und das Interhotel »Deutschland« sowie das »Hotel zum Löwen« ins Bauprogramm aufgenommen. In der Goethestraße, gegenüber der Oper, wurde die frühere Bauleitungsbaracke beseitigt und das Studenteninternat »Jenny Marx« errichtet.

Im Bereich des Marktes genügte der Wiederaufbau des vorgenannten Messehauses sowie des repräsentativen Wohnblocks am Salzgäßchen/Katharinenstraße nicht. Gegenüber erfolgte in der Katharinenstraße / Ecke Markt die Wiedererrichtung der Alten Waage. Somit entstand an dieser Ecke ein recht ansehnliches städtebauliches Bild. Zur Rekonstruktion und Sanierung der ansonsten unzerstörten Seite der Katharinenstraße ist die Alte Waage ein erster Schritt gewesen.

Heftige Diskussionen löste unter Architekten, Fachleuten und Bürgern der Aufbau des neuen Messeamtes aus. Das Bauwerk mit vorgehängter Glas-Aluminium-Fassade sollte die offene Platzfront gegenüber dem Alten Rathaus schließen. Für die meisten wirkte es zu modern und unpassend.

Außer den erwähnten Gesellschaftsbauten erhielt der Wiederaufbau des Stadtzentrums sowie des zentrumsnahen Bereiches keine Impulse volkseigener Investitionsträger. Angesichts dieser Tatsache blieb nur, den Wohnungsneubau als Faktor des Wiederaufbaus zu nutzen. Für mich war der Beschluss der Stadtverordneten im Frühsommer 1963 wie ein Paukenschlag. Allen voran sollten Johannisplatz und Windmühlenstraße (Nordseite) mit 8- bis 10-geschossigen Wohnblöcken aufgewertet werden. Sachkundige Fachleute, die den Berg zu lösender Probleme erkannten und berechnete Zweifel an den geforderten Terminen äußerten, wurden teilweise ungerechtfertigt kritisiert. Das betraf vor allem den ehrenamtlichen Parteisekretär des VEB Leipzig Projekt, *Erich Böhme*, einen erfahrenen Architekten, der die 5-Mp-Bauweise in Leipzig entwickelt hatte. Weil nur diese Bauweise in Frage kam, war seine Mitwirkung erforderlich.

Einige Architekten und Planer waren enttäuscht, weil historisch anders gewachsene Standorte nunmehr vom Wohnungsneubau besetzt wurden. Zudem hatten die Standorte Johannisplatz und Windmühlenstraße (Nordseite) aufgrund ihrer Nord-Süd-Stellung keine günstige Besonnung. Das 10-geschossige Mittelganghaus am Johannisplatz erhielt Kleinwohnungen in reiner Nordlage. Ebenso der gleiche Wohnblock mit acht Geschossen an der Windmühlenstraße (Nordseite). Es wurden auch Argumente gefunden, vorhandene Bedenken abzubauen. Der Kopfbau des Wohnblocks zum Bayrischen Platz hin erforderte wiederum intensives Nachdenken für einen gelungenen gestalterischen Abschluss.

Trotz allem begannen die Vorbereitungen zu den neuen höheren Wohnbauten. Einige Eiferer wären am liebsten stehenden Fußes in die Innenstadt gezogen. Sie bedachten wohl nicht so richtig, dass in den Wohnkomplexen Schönefeld und Sellerhausen ein sinnvoller Abschluss der mehrgeschossigen 5-Mp-Bauweise notwendig wurde, weil diese Serie zugunsten der Innenstadt auslief. Das besorgte unser Kollege *Hermann Petzold*.

In der Kürze wäre ein neues Plattenwerk undenkbar gewesen. Also wurden Schönefeld und Sellerhausen nochmals aufgerüstet und für die 8- bzw. 10-Geschosser profiliert. Das ist meines Wissens nicht das letzte Mal gewesen. So existierten die beiden kleinen Plattenwerke weit über die ursprünglich geplante Zeit bis in die 70er Jahre hinein.

Die Architekten des VEB Leipzig Projekt entwickelten die 5-Mp-Bauweise vor allem zu gefälligen 8- bis 10-geschossigen Mittelganghäusern, deren Vorfertigung wesentlich in obigen Werken erfolgte. An den Standorten Johannisplatz, Windmühlenstraße, Nordstraße, Richard-Wagner-Straße, Arthur-Hoffmann-Straße, Gerberstraße und Reichstraße entstanden überwiegend Ein- und Zweiraumwohnungen für Bewohner ohne Kinder. Das Freiflächenangebot der Innenstadt reichte für größere Familien mit Kindern nicht aus.

Der Haushaltstruktur der Stadt Leipzig mit einer sehr hohen Zahl an kleinen Haushalten ohne Kinder kam der Bau kleiner Wohnungen entgegen. Nach einschlägigen Ermittlungen war der Wohnraum in Leipzig nicht effektiv genutzt. Umsteuern fiel natürlich schwerer als gedacht. Größere Wohnungen wurden nicht so schnell frei, wie sie für Familien mit Kindern erforderlich waren. Also kam auch die zurückgestellte Realisierung des Wohnungsbaues in Großschocher mit Zwei- und Dreiraumwohnungen wieder auf die Tagesordnung.

Innerstädtisches Bauen war als Wiederaufbau ohne das Bereinigen überkommener Gebäudestrukturen kaum denkbar. Im Wohn- und Gesellschaftsbau bedeutete das vor allem die Verlagerung von Gewerbebetrieben aus Bausubstanz, die gestalterisch nicht mehr erhaltenswert war. Besonders hohe Anforderungen für Ersatzgewerberaum erforderten die Wohnbauten Arthur-Hoffmann-Straße durch das Verlagern der Firma Eis-Maier und die Reichsstraße mit 30 oder mehr Kleingewerbebetrieben u. a. für Tapetenkleister sowie Seifenriechstoffe. Noch Schlimmeres erwartete uns später am Wohnkomplex »Straße des 18. Oktober«.

Neu gebaute Büros, Lager- oder Gewerberäume in massiver Bauweise waren kaum, Altbauten unzureichend vorhanden. Die Aufbauleitung Stadtzentrum kam deshalb nicht umhin, Holzbaracken als Ersatz für Büro- und Lagerräume u. a. an den Standorten Dösner Weg, Permoserstraße, Pittlerstraße und Parthenstraße zu errichten.

Die geschilderten Probleme verzögerten auch den Bauablauf des innerstädtischen Wohnungsbaus. Als Zwischenlösung entwickelte *Erich Böhme* – Schöpfer des 10-geschossigen Mittelganghauses – mit seinem Kollektiv einen Wohnblock mit 800 Wohneinheiten und 300 m Länge. Er war durch fünf verglaste Treppenhäuserverbindungen untergliedert. Wir nannten ihn »D-Zug«. Eingeeordnet wurde er an der Chemnitzer Landstraße, später Karl-Marx-Städter – heute wieder Chemnitzer Straße. Die Serie des vorwiegend 10-geschossigen Mittelganghauses lief mit der Errichtung des Wohnblockes an der Gerberstraße bis 1970 aus. Mit diesem Wiederverwendungsprojekt entstanden ca. 4000 Wohnungen vor allem im innerstädtischen Bereich.

### *Standortgenehmigungsverfahren*

Dem Hauptplanträger war bei der Standortplanung seitens der Stadtplaner die Aufgabe zugefallen, das gesetzlich geforderte Standortgenehmigungsverfahren zu realisieren. Die Standortgenehmigung der zuständigen Plankommission war die Voraussetzung zum Projektieren und Bauen. Diese interessante Aufgabe wurde mir übertragen.

Mit den Fachleuten der Energie- und Wasserversorgung, der Stadtbeleuchtung sowie des Fernmeldeamtes waren die Bedingungen zur stadttechnischen Versorgung der Objekte auszuhandeln und die Planung der Erschließungsinvestitionen einzuleiten. Der Erschließungsaufwand war hoch. Vor allem in der Energie- und Wasserversorgung bestand auch aus den 30er und 40er Jahren ein erheblicher Nachholbedarf zur Rekonstruktion der Netze. Nur bei den großzügig bemessenen Abwasserleitungen hatte die Stadt Kapazitätsreserven. Trotz allem fand sich immer ein gemeinsamer Nenner und die stadttechnischen Medien, außer Telefon, wurden ausreichend zur Verfügung gestellt.

Gleiches galt für die Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie für Schulen, Kindergärten und -krippen. Die zuständigen Fachabteilungen des Rathauses sind konstruktive, streitbare Partner gewesen, mit denen wir Lösungen im Sinne der Bürger gefunden haben. Auch im zentrumsnahen Bereich der Stadt entstanden u. a. zwei Kaufhallen und zwei Kinderkombinationen sowie die Schulen Erfurter Straße und Arthur-Hoffmann-Straße. Die mehrmaligen Anläufe für manche Vorhaben sind heute vergessen.

Die Erfüllung der geschilderten Aufgaben ist für meine weitere fachliche und politische Arbeit beim Rat der Stadt Leipzig eine wertvolle Schule gewesen. Die damalige konstruktive Zusammenarbeit mit Stadtplanern und Projektanten bildet noch heute einen wichtigen Erfahrungsschatz für meine Mitarbeit im Bürgerverein Schönefeld. Unverges-

sen bleibt mir mein damaliger Leiter *Karl-Heinz Blaurock*. Er ließ mir nach zielgerichteter Anleitung angemessene Freiräume, erfolgreich zu agieren.

Die 800-Jahr-Feier unserer Messestadt wurde bei allem geschilderten Für und Wider auch bauseitig ein Erfolg. Daran hatte die konsequente und kollegiale Arbeit der Aufbauleitung Stadtzentrum unter der Leitung von *Helmut Ober* wesentlichen Anteil. Unter der Regie der Aufbauleitung wurden noch die Verkehrsknoten Friedrich-Engels-Platz (heute Goerdeler-Ring) sowie Martin-Luther-Ring/Tauchnitzstraße neu gestaltet. Sein erfahrener Oberbauleiter *Helmut Friedrich* ermittelte seinerzeit mathematisch den kritischen Weg des Bauablaufes und sicherte auf dieser Grundlage den optimalen Einsatz der zahlreichen Betriebe.

In Vorbereitung des großen Jubiläums wurde das Stadtbauamt leitungsmäßig gestärkt. Nach Vorbild von Leipzigs Partnerstadt Kiew erhielten wir einen Stadtrat für Bauwesen, der zugleich Stellvertreter des Oberbürgermeisters wurde. Für dieses Amt war *Wolfgang Geißler* auserkoren. Sein Nachfolger als Stadtarchitekt wurde *Helmut Ullmann* aus dem VEB Leipzig Projekt. Zusätzlich eingesetzt wurde als Stadtbaudirektor *Hans-Joachim Müller* aus der »Schule Helmut Ober«, bekannt als *Jochen Müller*.

Mit dieser Leitung erfolgte die Orientierung auf den weiteren Aufbau des teilweise noch zerstörten Stadtzentrums, vor allem des Neubaus der Universität sowie des Wohnhochhauses Wintergartenstraße und des Wohnkomplexes »Straße des 18. Oktober«.

Dreh- und Angelpunkt wurde die Profilierung des VEB (St) Baukombinat zum VEB Wohnungs- und Gesellschaftsbaukombinat. Das bedeutete eine zweigeteilte Aufgabe als Generalauftragnehmer sowohl für den komplexen Wohnungsneubau als auch für die Gesellschaftsbauten im Zentrum der Stadt Leipzig.

Als Ziele wurden verkündet, die Stadt konsequent »von innen nach außen« aufzubauen und die Messemagistrale so großzügig zu verbreitern, dass der Baumbestand verschwinden müsste.

Für den konsequenten Aufbau der Stadt »von innen nach außen« sollte auch der Wohnungsbau an der Peripherie der Stadt eingestellt werden. Das betraf zu diesem Zeitpunkt lediglich die 0,8-Mp-Großblock-Kapazitäten im Wohnkomplex Großzschocher, deren Umsetzung zum anlaufenden Wohnkomplex Krönerstraße unmittelbar bevorstand. Übertriebene Erwartungen und subjektive Vorstellungen vom Kapazitätswachstum negierten bei dieser Festlegung Realitäten und Erfahrungen der Praxis.

Es sollte wieder einmal schnell gehen. Andere Standorte für diese Bauweise waren nicht vorbereitet. Trotzdem wurden die Vorbereitungen zum Hochbau im Wohnkomplex Krönerstraße eingestellt. Welch ein Widersinn! Eine Standortgenehmigung lag bereits vor. Mit erheblichen politischen und materiellen Bemühungen waren die dort ansässigen Kleingärtner überzeugt worden und hatten andere Parzellen erhalten. Die Anwohner waren über die Baudurchführung informiert. Stadttechnische Erschließung und Hochbauvorbereitung liefen. Es war eine unangenehme Aufgabe, informierte Bürger nunmehr über die Stilllegung der Baustelle einschließlich Verfüllung von Baugruben aufzuklären.

Einsprüche und Vorbehalte der Fachleute konnten auch durch einen eingehenden Dialog nicht ausgeräumt werden. Zweifel am Einsatz dieser Bauweise in der Innenstadt saßen zu tief. Aber der Wohnungsbau drängte auf Fortsetzung. Auch wenn Standortangebote für die Innenstadt fehlten, musste in der 0,8-Mp-Bauweise weiter produziert werden. Diesen Erfordernissen beugten sich schließlich die Verantwortlichen und gaben ihre Vorbehalte auf: Der Wohnkomplex Krönerstraße wurde doch noch gebaut!



Ähnliches geschah bei der Messemagistrale. Sie wurde nicht so übermäßig verbreitert, dass die Bäume fielen. Wir erfuhren: Die Beschlüsse werden auch 'mal vom Leben korrigiert. Der Bau der Wohnscheiben mit acht und zehn Geschossen hatte uns bei allen gestalterischen Vorteilen sowie hoher Einwohnerdichte auf bestimmte Nachteile gestoßen. Als Massenwohnungsbau waren die Baukosten auf die Dauer unerschwinglich. Die Wohnscheiben der Mittelganghäuser waren nur in acht und zehn Geschossen kostenseitig vertretbar. Der Wohnungsbau Reichsstraße mit Ladenzone ist als Kompromiss im Sinne der städtebaulichen Gestaltung zu verstehen. Seitens der Soziologen gab es wegen unzureichender Kommunikation erhebliche Vorbehalte gegen vielgeschossige Wohnscheiben und Punkthochhäuser.

Leipzig lebte bezüglich der Standortvorbereitung für den Wohnungsbau »von der Hand in den Mund«. Das besserte sich erst mit der Schaffung des Büros des Chefarchitekten.

### *1967: Neue Leitungsstrukturen und neue Personen*

Bei allem Bemühen und Voranschreiten wie der Planung zum Universitätsneubau oder des Wintergartenhochhauses verknoteten sich vor allem auch die Widersprüche im Bereich der Stadtplanung. Forderungen des Stadtrates für Bauwesen und des Stadtarchitekten zum personellen Aufstocken schlug man regelrecht in den Wind. Dabei tendierte die Zahl der bezugsfertigen Wohnungen zum Tiefstand. Nach der Demission des Stadtrates für Bauwesen und des Stadtarchitekten begann die große Umschau nach neuen Leitern. Der Drang zu diesen exponierten Stellen war nicht groß. Man musste sich darauf einstellen, bestimmte Forderungen zu akzeptieren.

Als neuer Stadtrat für Bauwesen wurde der Abteilungsleiter Bau der SED-Bezirksleitung Leipzig *Wolfgang Schwalbe* gewählt. Beim Besetzen der Funktion des Stadtarchitekten musste sich der bisher knickrige Rat an neue Dimensionen gewöhnen. Man hatte ein Auge auf *Horst Siegel* geworfen, tätig als stellvertretender Chefarchitekt in Halle-Neustadt. *Siegel* war bereit, sich dieser Aufgabe zu stellen, aber nicht zu den bisherigen unzureichenden Bedingungen. Im Bewusstsein der Tragweite einer qualifizierten zukunftsorientierten Stadtplanung für die Messestadt Leipzig diktierte *Siegel* dem Rat der Stadt die Forderungen. Mit fachlicher, politischer und sachlicher Standhaftigkeit setzte er seine Positionen gegenüber dem Rat der Stadt und sicher auch anderen Leitungen durch und erhielt mit der neuen Funktion »Chefarchitekt der Stadt Leipzig« die Bildung eines Büros mit rund 100 Planstellen zugesprochen. Damit lag die Stadtplanung Leipzigs wieder beim Rat der Stadt. *Wolfgang Geißler* war – bis zu seinem zweiten Einsatz als Stadtbaudirektor 1976 – ebenfalls wieder in der Stadtplanung tätig.

Zur Entwicklung der technischen Infrastruktur waren in der Stadt ebenfalls gewisse Fortschritte gereift. Ein Stadtrat für Verkehrs- und Nachrichtenwesen war eingesetzt worden und die entsprechende Fachabteilung gebildet. Mit der Bildung der Stadtdirektion für Straßenwesen sowie dem Amt für Verkehrsplanung erfolgte meines Erachtens eine Reorganisation von in den Anfangsjahren der DDR teilweise unbedacht abgeschafften Organen. Als neuer Stadtrat fungierte *Wilfried Schlosser*. Die neu geschaffenen Planungsbüros erreichten an Stand und Qualität ein Niveau, das sich auch in den 90er Jahren nicht zu verstecken brauchte. Gleiches traf zu für das wiederentstandene Tiefbauamt mit sei-



nem Leitungskataster »stadttechnische Versorgungsnetze«. Es wurde anfangs der 70er Jahre unter der Leitung von *Arno Mahnke* aufgebaut.

Mein erster Chef beim Rat der Stadt Leipzig kehrte zu seiner vorherigen Funktion in die Stadtplankommission zurück. Als neuer Leiter und nunmehr Stadtrat Hauptplanträger fungierte *Rudolf Klatte*. Es veränderte sich einiges in der Struktur der Bauleitungen, bedingt auch durch die Bildung des Aufbaustabes zum Neubau der Universität durch das Wohnungs- und Gesellschaftsbaukombinat.

Parallel zum Entstehen des Büros des Chefarchitekten erfolgte auch beim Hauptplanträger eine personelle Aufstockung im Bereich der Standortvorbereitung durch erfahrene Architekten vom VEB Leipzig Projekt. Wir kannten uns bereits aus gemeinsamer Arbeit. Als Höhepunkt meiner Arbeit in der Standortplanung schätze ich die erwirkte Standortgenehmigung für den Wohnkomplex »Straße des 18. Oktober« ein. Viele hoch dotierte Architekten hatten sich um einen qualifizierten Städtebau für den Wohnkomplex Messemagistrale einschließlich seiner komplexen Ausstattung mit Gemeinschaftseinrichtungen bemüht. Die stadttechnische Versorgung und die Einordnung waren so koordiniert, dass die Bezirksplankommission den Standort genehmigte. Als städtebauliches und funktionelles Bonbon war das Wohnkomplexzentrum mit Handels-, Dienstleistungs- und kulturellen Einrichtungen sowie Gastronomie geplant und im sozialistischen Ausland projektiert worden. Leider wurde nur die Handelseinrichtung gebaut. So blieb es bis heute. Außer diesem unvollendeten Gebäude dürfte der Wohnkomplex recht gut geraten sein.

Für andere Wohnungsbaustandorte koordinierte ich nicht mehr alle Erfordernisse zum Erreichen der Standortgenehmigung. Durch entsprechende Detailabstimmung leistete ich jedoch weiterhin meinen Beitrag zur technisch-ökonomischen Standortvorbereitung. Für das schönste und wohl teuerste Wohnhochhaus der DDR an der Wintergartenstraße führte ich z. B. erste Verhandlungen bei der Gutachterstelle des Ministeriums für Bauwesen in Berlin. Es ging damals um die vorgegebenen Kennziffern und deren Einhaltung.

Ausgehend von seinen Erfahrungen beim Aufbau in Halle-Neustadt strebte der Chefarchitekt auch beim Rat der Stadt Leipzig an, städtebauliche und technisch-ökonomische Standortvorbereitung in seinem Büro zusammenzuführen. *Horst Siegel* erreichte beim Rat der Stadt, dass der Bereich Vorbereitung des Hauptplanträgers ab April 1969 in das Büro des Chefarchitekten integriert wurde. Meine Schaffensperiode beim Büro des Chefarchitekten war durch ein konstruktives Arbeitsklima in dieser jungen Einrichtung begünstigt. Sie währte leider nur knapp eineinhalb Jahre. Danach besuchte ich den 10-Monate-Lehrgang der SED-Bezirksparteischule Leipzig. Nach erfolgreichem Abschluss wechselte ich 1971 als persönlicher Mitarbeiter zum Stellvertreter des Oberbürgermeisters und Stadtrat für Bauwesen *Waldemar Thiele*. 1973 wurde er zum Stadtbaudirektor berufen und leitete das Stadtbauamt. In dessen Abteilung Bauwirtschaft wurde ich im gleichen Jahr tätig und blieb ihr bis zum Ende treu.

Besonders die Zeit mit *Blaurock*, *Geißler* und *Siegel* möchte ich nicht missen. Sie hat mein Verständnis für die Stadt Leipzig als städtebaulichen Organismus erheblich geprägt. Sehr oft habe ich mit meinem Freund und Kollegen *Hermann Petzold* über die drei Genannten gesprochen. Als fast 90-jähriger weiß er heute noch am besten von seiner Arbeit im Büro von *Walter Lucas* und der Überwindung von Kriegsschäden der Innenstadt

zu berichten. Nicht vergessen ist seine Lebensleistung als Investitionsbauleiter der Ringbebauung (mit dem Ringcafé), wo er bis heute wohnt.

## Der lange Weg zum Neuen Gewandhaus

*Werner Wolf*

Als ich im Herbst 1946 mein Studium an der wieder eröffneten Hochschule für Musik in Leipzig mit den 369 ersten Nachkriegsstudenten begann, führten mich meine Wege geradezu unwillkürlich zum Gewandhaus, zum Opernhaus, auch zum Schauspielhaus und – nicht zuletzt – zur Thomaskirche. Aus dem Umland von Chemnitz kommend, bis dahin vom durchaus regen Musik- und Theaterleben dieser einstigen mittelsächsischen Industriemetropole geprägt, weckten diese von meinen Lehrern gerühmten Leipziger Kunstinstitute in mir lebhaftere Erwartungen.

### *Kriegszerstörungen und erste Baumaßnahmen*

Dass nur die Thomaskirche den Krieg ohne größere Schäden überlebt hatte, wusste ich. Schon der Anblick der von Bomben aufgerissenen Vorderfront der Hochschule für Musik in der Grassistraße schmerzte. Das 1843 von *Felix Mendelssohn Bartholdy* begründete Institut war beim zweiten Bombenangriff auf Leipzig am 20. Februar 1944 schwer beschädigt worden. Nur der rechte Seitenflügel und einige davor liegende Zimmer des Hauptgebäudes waren einigermaßen brauchbar geblieben. Vom Konzertsaal als linkem Seitenflügel des Hauses standen nur noch die Grundmauern und bildeten einen trostlosen Anblick.

Noch erschütternder wirkte auf mich die naheliegende Gewandhausruine zwischen Mozart- und Beethovenstraße. Das 1884, drei Jahre vor dem Neubau der Musikhochschule eingeweihte zweite Konzerthaus war schon beim ersten Bombenangriff auf Leipzig in der Nacht vom 3. zum 4. Dezember 1943, dem auch das Opernhaus am Augustusplatz und das Alte Theater am Brühl zum Opfer fielen, getroffen worden. Am 20. Februar 1944 brannte es gänzlich aus. Nur die Grundmauern hatten dem Feuer einigermaßen Stand gehalten. Ein Notdach schützte sie inzwischen. Traurig stand ich auch vor den Ruinen des Opernhauses und des Alten Theaters.

Dagegen beflügelte mich das begeisternde Wirken der Künstler in Behelfshäusern. Am Abend des Tages meiner Einschreibung fand das erste Gewandhauskonzert der Saison 1946/47 im erhalten gebliebenen unterirdischen Saal des Kinos Capitol statt. Der neu berufene Gewandhauskapellmeister *Herbert Albert* dirigierte *Johann Sebastian Bachs* drittes Brandenburgisches Konzert und *Anton Bruckners* siebente Sinfonie. Die Wunderwelt dieser Musik und das bewegende Spiel des Gewandhausorchesters bezauberten mich.

So erlebte ich gleich vielen Leipzigern bis Ende Januar 1947 im Capitol und ab Februar 1947 in der Kongresshalle des Zoos Gewandhauskonzerte. Nicht nur der traditio-

nelle Name der Konzerte stand auf den aus einem gefalteten A-4-Blatt bestehenden Programmen, sondern vor allem der Geist der Gewandhauskonzerte lebte. Den Klang des Orchesters im zerstörten Gebäude hatte ich ja nicht erlebt, so dass Vergleiche aus der Erinnerung nicht möglich waren. Wie diese Gewandhauskonzerte zogen mich die seit Herbst 1946 regelmäßig stattfindenden Rundfunk-Sinfoniekonzerte an. Ebenso ließen im zum Opernhaus umfunktionierten einstigen Varieté Dreilinden und in einem notdürftig als Schauspielhaus hergerichteten Teilstück der Ruine des ehemaligen Central-Theaters die künstlerische Ausstrahlung die äußeren Umstände vergessen.

Doch wenn ich vor Beginn einer Unterrichtsstunde vor Lehrern, die Mitglieder des Gewandhausorchesters waren, begeistert von einem Konzert schwärmte, winkten sie ab mit der Bemerkung: Da hätten sie mal hören müssen, wie das im Gewandhaus unter *Bruno Walter* oder unter *Wilhelm Furtwängler* geklungen hat. Sie trauerten ihrem Gewandhaus nach und hatten im Oberbürgermeister *Erich Zeigner* einen Bundesgenossen.

Trotz der materiellen Nöte der ersten Nachkriegsjahre erreichte der Musik liebende Stadtvater, dass der im Mauerwerk beschädigte rechte Seitenflügel des Gewandhauses in der Beethovenstraße in Stand gesetzt wurde. Obwohl mein Rückweg von der Hochschule für Musik normalerweise durch die Wächterstraße führte, zog es mich öfter durch die Beethovenstraße, um sehen zu können, ob wieder ein Sandsteinstück in diesen Gewandhausflügel eingesetzt wurde. An der Spitze eines speziellen Komitees setzte sich *Zeigner* nachdrücklich für den Wiederaufbau des Gewandhauses ein. Das Programm des ersten, von *Franz Konwitschny* am 14. Januar 1949 gastweise dirigierten Gewandhauskonzertes enthielt einen Aufruf zu Spenden für den Wiederaufbau. Doch nach *Zeigners* Tod im April 1949 wurden die Arbeiten am Gewandhaus eingestellt.

Andere kulturelle Bauten erhielten Vorrang. Für das Deutsche Bachfest im Juli 1950 zum 200. Todestag des großen Thomaskantors war die Thomaskirche in einen würdigen Zustand zu versetzen. Für den Endausscheid um den Johann-Sebastian-Bach-Preis galt es, in der Hochschule für Musik im noch stark beschädigten ersten Stockwerk des Hauptgebäudes einen Kammermusiksaal zu errichten. In den folgenden beiden Jahren waren im noch zerstörten zweiten Stockwerk der Hochschule für Musik ein Probenraum für das Hochschulorchester zu schaffen und weitere Unterrichtsräume sowie Räume für die Bibliothek in Stand zu setzen.

Zudem erwiesen sich im Haus Dreilinden 1952 dringende Umbauten als unumgänglich. Weil es an neuem Material fehlte, mussten aus der Ruine des Eckhauses Markt / Grimmische Straße gegenüber dem Alten Rathaus noch brauchbare starke Stahlträger für die jetzige Gestalt des Ranges verwendet werden. Der Einbau einer (bei der Restauration des Hauses im vergangenen Jahrzehnt aus architektonischen Gründen wieder entfernten) Zwischendecke verbesserte die bis dahin ziemlich hallige Akustik. So boten sich dem Gewandhausorchester an dieser Wirkungsstätte günstigere klangliche Bedingungen.

Diese Arbeiten erlebte ich nach Abschluss meiner Ausbildung an der Hochschule für Musik und während meines Studiums am Musikwissenschaftlichen Institut der Universität schon als freier und ab 1953 als fest angestellter musikwissenschaftlicher Mitarbeiter der Leipziger Volkszeitung. Da erhielt ich genaueren Einblick, und über Pressegespräche hinausgehend gab es manche Möglichkeiten, in gesellschaftlichen Organisationen unterstützend zu wirken.

Mitte der 1950er Jahre erfolgte der Um- und Ausbau des Schauspielhauses. Vor allem aber erwies sich der Bau eines neuen Opernhauses als dringlich. Unbedingten

Vorrang in der DDR erhielt jedoch Anfang der 50er Jahre der Wiederaufbau der dann 1955 eingeweihten Berliner Staatsoper Unter den Linden.

Dennoch verstummten die Forderungen nicht, das Gewandhaus wieder aufzubauen. Die älteren Orchestermusiker schwärmten von der idealen Akustik und beklagten den verhältnismäßig dumpfen Klang in der Kongresshalle. Mit dem Blick auf den 25. November 1956, dem 175. Jahrestag der Einweihung des ersten Konzertsaaes im ursprünglichen Gewandhaus in der Universitätsstraße, war es im Kulturbund möglich, für den Wiederaufbau des Gewandhauses zu wirken. Davon ermutigt, kündigte der 1949 berufene Gewandhauskapellmeister *Franz Konwitschny* Mitte der 50er Jahre ein Benefizkonzert zum Wiederaufbau an. Doch die davon aufgescheuchten Stadtväter und Funktionäre bremsten und stuften das Konzert als Beitrag zur Sicherung der Bausubstanz herunter.

### *Wiederaufbau der Oper und neue Hoffnungen*

Erst musste das neue Opernhaus gebaut werden. Dieser Bau begann am 2. Januar 1956, noch bevor der Umbau des in der jetzigen Gestalt 1957 wieder eröffneten Schauspielhauses abgeschlossen war. Das war auch für das Gewandhausorchester als Orchester der Oper von Bedeutung, denn es erhielt für dieses wichtige Gebiet seiner Arbeit eine neue Heimstatt.

Das Entstehen des am 8. Oktober 1960 eingeweihten Baues verfolgten nicht nur die Künstler, Theater- und Konzertbesucher aufmerksam, sondern die meisten Leipziger und auch ihre (nicht nur während der Messen) zahlreichen Gäste. Die künstlerischen Leiter und das Ensemble befassten sich indes schon damit, das neue Haus mit künstlerischem Leben zu erfüllen. Das erwies sich für meine Tätigkeit an der Leipziger Volkszeitung als ebenso aufregend wie der Fortgang des Baues. Der Spielbetrieb im Behelfshaus Dreilinden orientierte sich zunehmend an den sich mit dem neuen Haus eröffnenden Möglichkeiten. Das Ensemble wurde erweitert, damit künftig auch große Opern in doppelter Besetzung einstudiert werden konnten.

Bereits mit Beginn der Spielzeit 1959/60 erhielt das mit Blick auf die Anforderungen im neuen Haus schon vergrößerte Gewandhausorchester 156 Planstellen. Der 1957 ins Haus Dreilinden geholte *Joachim Herz*, einer der ideenreichsten und tatkräftigsten Regisseure aus der Schule *Heinz Arnolds* und *Walter Felsensteins*, wurde mit Beginn der Spielzeit 1959/60 zum Operndirektor berufen. Das Interesse der Bevölkerung am neuen Haus war so stark, das schon vor der Eröffnung viele Vorstellungen über längere Zeit hin ausverkauft waren.

Unbedingte Anerkennung verdient, was die Künstler unter den für den Opernbetrieb primitiven Bedingungen des Hauses Dreilinden geleistet haben. Unmittelbar nach Kriegsende war es schon ein Problem, Material für Bühnenbilder und Kostüme zu beschaffen. Die ab 1951 von *Wieland Wagner* für die Bayreuther Festspiele angesagte Entrümpelung der Bühne vollzog sich hier (und nicht nur im Leipziger Behelfshaus) zwangsläufig. Das arg begrenzte Material beflügelte aber auch die Fantasie der Bühnengestalter – bei aller Kargheit – zu ideenreichen Bildern. Auch für die szenisch aufwändigsten Opern wurden Lösungen gefunden. So konnte buchstäblich aus dem Nichts ein vielgestaltiges Repertoire von Werken *Georg Friedrich Händels* bis zu Uraufführungen aufgebaut werden.

Für Opern mit großer Chorbesetzung und Komparsen war es ein Problem, wie die Akteure sich auf der Bühne bewegen konnten. Als 1952 *Richard Wagners* »Meistersinger

von Nürnberg« inszeniert wurden, umgaben im Schlussbild die als Festwiese fungierende kleine Spielfläche der Bühne Holzgerüste, auf denen die vielen Chorsänger Platz fanden. Im folgenden Jahr fand man für den Triumphzug in *Giuseppe Verdis* »Aida« eine entsprechende Lösung.

Im neuen Opernhaus stand nun für groß besetzte Opern wie die zur Eröffnung von *Herzinszenierten* »Meistersinger von Nürnberg« oder *Sergej Prokofjews* »Krieg und Frieden« eine große Bühne mit Seiten- und Hinterbühne zur Verfügung. Jetzt war für Opern wie *Mozarts* »Figaro« oder »Cosi fan tutte« zu bedenken, wie deren Kammerpiel-Charakter auf dieser Bühne zu wahren ist. Den Versuch der Theaterleitung, Werke *Albert Lortzings* und *Mozarts* oder auch »Aufstieg und Fall der Stadt Mahagonny« von *Bertolt Brecht* und *Kurt Weill* sowie *Benjamin Brittens* »Albert Herring« im Hause Dreilinden zu spielen, honorierten die Theaterbesucher nicht gebührend. Sie wollten alle Opern im neuen Haus sehen. Das nun in »Musikalische Komödie« umbenannte Haus Dreilinden betrachteten sie fortan als Operntheater.

Während die Leipziger an der künstlerischen Arbeit im neuen Haus regen Anteil nahmen, spielten sich Diskussionen um die Gestalt des Hauses während des Baues und nach der Eröffnung kaum in der Öffentlichkeit ab. Die Künstler und die Theaterbesucher waren glücklich, wieder ein richtiges Opernhaus zu besitzen. Als ich vor der Eröffnung für die Leipziger Volkszeitung Gespräche mit den Architekten *Kunz Nierade* und *Kurt Hemmerling* führte, äußerten sich beide zurückhaltend zum Baustil. *Nierade* deutete aber seine Orientierung an großen Vorbildern und seine Abneigung gegen äußerliche Modeerscheinungen an. Er hatte ja schon 1955 geschrieben, dass man den Stil »vielleicht ›Renaissancismus‹« nennen könnte.<sup>1</sup>

Intern blieben die Debatten um die Gestalt des Orchesterraumes, der mit seiner übermäßigen Breite und zu geringen Tiefe Probleme für das Zusammenspiel des Orchesters bereitet. Im Gespräch begründete *Hemmerling* das ganz einfach. Er habe sowohl mit dem Gewandhauskapellmeister *Franz Konwitschny* als auch mit *Helmut Seydelmann*, dem Generalmusikdirektor der Oper, gesprochen, wie viele Musiker die stärkste Besetzung fordert und von beiden die Zahl 120 genannt bekommen. Nach alten Regeln wären pro Musiker 0,8 m<sup>2</sup> Platz berechnet worden. Die Platzierung sollte im neuen Haus aber bequemer sein, und so wurden pro Musiker 1,2 m<sup>2</sup> vorgesehen, für 120 also ein Orchesterraum von 144 m<sup>2</sup> eingerichtet. Nur war nicht darüber gesprochen worden, wie dieser Raum einzuteilen sei. So entstand angesichts der breiten und hohen Bühne auch ein entsprechend breiter, für das Zusammenspiel heikler Orchesterraum. Als das Problem bemerkt wurde, war es für Änderungen zu spät. Der vor dem Orchester angebrachte Eiserne Vorhang und die Anlage der Unterbühne ließen keine tiefere Staffelung des Orchesters zu.

### *Bemühungen um den Wiederaufbau des Gewandhauses*

Indes gingen auch während des Opernhausbaues die Diskussionen und Bemühungen um den Wiederaufbau des Gewandhauses weiter und fanden sogar in Beschlüssen ihren

1 Kurt Nierade: Entwurf noch nicht abgeschlossen. Antwort auf Fragen und Kritiken zum Vorprojekt des Leipziger Opernhauses. In: *Deutsche Architektur* 4(1955)11. S. 520.



Niederschlag. Im 1958 vom Bezirkstag Leipzig vorgelegten Siebenjahresplan bis zum Jahre 1965 war der Wiederaufbau des Gewandhauses vorgesehen. 1959 versprach der Erste Sekretär der SED-Bezirksleitung Leipzig, *Paul Fröhlich*, dem Gewandhauskapellmeister *Konwitschny* den Wiederaufbau für das Jahr 1963. Doch das blieben leere Versprechungen. Mit dem Tod *Konwitschnys* am 28. Juli 1962 fehlte bei Diskussionen um den Gewandhausbau die Autorität des Gewandhauskapellmeisters.

Das Gewandhausorchester drängte dennoch auf den Bau. Die große Zahl der Gewandhausbesucher stimmte ihm selbstverständlich zu. 1963 und in den folgenden Jahren setzte sich auch das Musikaktiv, das von der Ständigen Kommission für Kultur der Stadtverordneten als beratendes Fachgremium berufen worden war, für den Bau ein. Zu diesem Zeitpunkt tendierten die Bestrebungen inzwischen zu einem Neubau. Nicht allein die bedenklich gewordene Bausubstanz des zerstörten Hauses sprach dafür, sondern mehr noch das Faktum, dass für neue Technik und das größer gewordene Orchester Räumlichkeiten fehlten.

Das Musikaktiv beauftragte 1963 den Gewandhausdirektor *Karl Zumpe*, den Rektor der Hochschule für Musik, *Rudolf Fischer*, und mich, dem damaligen Oberbürgermeister, *Walter Kresse*, die Notwendigkeit darzulegen, bis zum 11. März 1968, dem 225. Jahrestag der Orchestergründung, ein neues Gewandhaus zu bauen. Doch dieses Ansinnen wurde als nicht realisierbar erklärt. Es solle erst ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben werden, damit am 11. März 1968 mit dem Neubau begonnen werden könne. Als ich dem 1964 berufenen Gewandhauskapellmeister *Vaclav Neumann* davon berichtete und bat, sich persönlich für den Neubau einzusetzen, sagte er mir in seiner liebenswürdig lakonischen Art: Nun, wenn die Deutschen meinen, sie brauchen kein neues Gewandhaus, habe ich als Tscheche nichts dazu zu sagen.

Der Architektenwettbewerb wurde nicht ausgeschrieben und vom Baubeginn 1968 war bald nicht mehr die Rede. Nachdem im Frühjahr 1968 die Ruine des Gewandhauses abgetragen worden war, nannte die Leipziger Vorlage für den Fünfjahrplan 1971/75 als Beginn des Gewandhausneubaues das Jahr 1971. Als der Teil Kultur Anfang 1971 dem Musikaktiv vor der Beratung zur Kenntnis und Diskussion vorgelegt wurde, löste das große Freude aus. Doch ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung teilte zu Beginn der Beratung mit, es gäbe im Plan eine kleine Änderung. Für den Beginn des Gewandhausbaues sei das Jahr 1975 einzutragen. Inzwischen hatte neben dem zu forcierenden Wohnungsbau der Universitätsneubau Vorrang erhalten.

Der 1970 berufene Gewandhauskapellmeister *Kurt Masur* ließ sich jedoch nicht verträsten. Er begründete mit stichhaltigen Argumenten den Bau eines neuen Gewandhauses als unerlässlich für die weitere künstlerische Entwicklung des Orchesters und seine internationale Ausstrahlung, aber auch für das Ansehen der Stadt. Als auch der Termin 1975 schon wieder in Frage gestellt wurde und die Verantwortlichen in Stadt und Bezirk Leipzig sich gegenüber den zentralen Instanzen der DDR nicht durchzusetzen vermochten, schrieb er am 1. Juli 1974 einen an *Erich Honecker* gerichteten Brief an das Zentralkomitee der SED.

*Masurs* weitsichtige und kluge kulturpolitische Argumentation war mit dem Verweis auf das 200-jährige Jubiläum des Gewandhauses am 25. November 1981 so zwingend, dass eine Zusage für den Gewandhaus-Neubau unausweichlich wurde. Im Antwortbrief teilte *Honecker* am 12. August 1974 mit, dass der Bau des Auditorium maximum (für die Universität in Verbindung mit dem Konzertsaal für das Gewandhausorchester) in der

Ausarbeitung des Fünfjahrplanes 1976-1980 Berücksichtigung findet und damit zur 200-Jahr-Feier eingeweiht werden kann.<sup>2</sup>

Die im Brief *Honeckers* gewählte Bezeichnung Auditorium maximum stand im Zusammenhang mit dem Universitätsneubau. Dessen Auditorium maximum sollte ein gesondertes Gebäude werden, für das an der Stelle des jetzigen Gewandhauses zu diesem Zeitpunkt bereits die Baugrube ausgehoben war. Von Seiten der Universitätsleitung und auch mancher Stadtvertreter war an einen Mehrzweckbau für Universitätsveranstaltungen, Kongresse, Feiern und auch Konzerte gedacht. Heute kurios anmutende Namensgebungen standen zur Debatte. Der kurioseste lautete: Auditorium maximum der Karl-Marx-Universität mit Sitz und Heimstatt des Gewandhausorchesters. *Masur* kommentierte das mit der ironischen Bemerkung, dann müsse man das Gewandhausorchester in Audimax-Orchester umbenennen. Er setzte sich mit seinen Vorstellungen durch, ein selbstverständlich Gewandhaus zu nennendes, den neuesten technischen Möglichkeiten entsprechendes Konzerthaus zu bauen, in dem auch wichtige Veranstaltungen der Universität stattfinden können.

Der entscheidende Anteil *Masurs* an diesem Bau wird im Kapitel »Der ›Ehrenzimmermann‹ – Gewandhausbau 1977–1981« in der Biografie von *Johannes Forner*<sup>3</sup> ausführlich gewürdigt. Doch bevor darüber zu berichten ist, verdient das fast 35-jährige Wirken des Gewandhaus- und auch des Rundfunk-Sinfonieorchesters in der Kongresshalle eine knappe Darstellung.

### *Erinnerungen an 35 Jahre Konzerte in der Kongresshalle am Zoo*

Bei der schnellen Instandsetzung der 1943 schwer beschädigten Kongresshalle war gewiss nicht vermutet worden, dass das Gebäude eine so lange Zeit als Konzertsaal dienen musste. Außerdem wurde sie ja ihrer Benennung entsprechend als Kongresshalle und darüber hinaus als Saal für Betriebsfeiern und andere Festlichkeiten genutzt. Wenn für Feiern und Feste die Düfte und Dämpfe der nebenan liegenden Küche in den Saal eindringen, förderte das die Stimmung der Feiernden. Für die Besucher der Konzerte aber wirkte nicht nur das im Laufe der Zeit immer lästiger. Vor allem der bauliche Zustand erwies sich trotz einer Renovierung als immer bedenklicher. Die Dielen des bei der Instandsetzung eingebauten Mittelranges und der beiden Seitenränge knarrten bei jeder größeren Bewegung, zumal es keine feste Bestuhlung gab. Dazu störten während der Konzerte die am Gebäude vorbei fahrenden Straßenbahnen.

Dennoch: Eine nur mit ausgewählten Ereignissen anzudeutende Vielzahl einzigartiger künstlerischer Erlebnisse verbindet sich für die Konzertbesucher jener Jahrzehnte mit dieser Kongresshalle und 1945/46 auch mit dem Filmsaal Capitol. Die vorliegenden Berichte und Rezensionen bezeugen, welche starken Eindrücke die im Juli 1945 nach Einzug der Roten Armee wieder aufgenommenen Konzerte des Gewandhausorchesters weckten, am 8. Juli beginnend mit einem Konzert »Zur Begrüßung der Roten Armee«. Inmitten der Trümmer gaben die Konzerte vielen Menschen seelische Kraft und ermutigten sie für die schwere Aufbauarbeit.

2 Siehe Johannes Forner: Kurt Masur: Zeiten und Klänge. Berlin, München. 2002. S. 246.

3 Ebenda. S. 242ff.

Neben den Werken der klassischen Meister erklangen nun wieder die von den nazistischen Machthabern verbotenen Kompositionen von *Felix Mendelssohn Bartholdy*, *Gustav Mahler*, *Arnold Schönberg* und anderer Komponisten jüdischer Herkunft, die ebenfalls verbotenen Werke der russischen Klassiker und zeitgenössischer Komponisten der Sowjetunion, als entartet verbotene Schöpfungen von Meistern wie *Paul Hindemith*, *Igor Strawinsky*, *Béla Bartók*.

Ein erstes großartiges Orchestergastspiel fand bereits am 6. November 1946 statt und zwar ausnahmsweise bereits in der Kongresshalle: Die Berliner Philharmoniker musizierten unter Leitung des jungen *Sergiu Celibidache*. (Bis das Orchester wieder nach Leipzig kam und unter *Herbert von Karajan* 1978 *Anton Bruckners* siebente Sinfonie spielte, sollten fast 32 Jahre vergehen.) Zwei Tage nach dem Gastspiel unter *Celibidache* bereitete im Gewandhauskonzert unter Leitung *Herbert Alberts* die deutsche Erstaufführung der achten Sinfonie von *Dmitri Schostakowitsch* ein aufwühlendes, tief bewegendes Erlebnis.

Zu einem besonderen Ereignis gestaltete sich die Ehrung für *Felix Mendelssohn Bartholdy* zum 100. Todestag des Meisters in der Woche vom 2. bis 9. November 1947. Für das Hauptkonzert war *Wilhelm Furtwängler* gewonnen worden, nach *Arthur Nikischs* Tod 1922/28 Gewandhauskapellmeister. Den damals in Deutschland führenden Dirigenten in Leipzig erleben zu können, war an sich schon außergewöhnlich. Dass aber die Hebriden-Ouvertüre und die Italienische Sinfonie von *Mendelssohn* wie auch *Beethovens* Sinfonia eroica mit dem Gewandhausorchester unter der suggestiven Direktion *Furtwänglers* viel eindringlicher und nuancenreicher klangen als in den normalen Anrechtskonzerten, erweckte Begeisterungstürme. So war es auch, als *Furtwängler* 1949 am Vorweihnachtsabend die vierte und fünfte Sinfonie sowie die zweite Leonoren-Ouvertüre von *Beethoven* dirigierte.

Mit dem Capitol und der Kongresshalle verbinden sich aber auch die Gastspiele sowjetischer Künstler und Ensembles. Bis Kriegsende hatte die faschistische Propaganda von der sowjetischen Kunst ein Zerrbild vermittelt. Als schon 1946 erste sowjetische Künstler im Capitol gastierten, waren das für alle, die sich nicht über ausländische Rundfunksender informiert hatten, Ereignisse, die ein grundsätzlich anderes Bild vermittelten. So wurden im Herbst 1946 die Pianistin *Nina Jemeljanowa* und das Moskauer Beethoven-Quartett umjubelt.

Begeistert feierten die Leipziger und ihre Gäste zur Frühjahrsmesse 1949 die Tschechische Philharmonie Prag mit dem damals 28-jährigen *Václav Neumann*. Da ahnte niemand, dass er 14 Jahre später in Leipzig Chefdirigent der Oper und 1964 als Nachfolger *Konwitschnys* auch Gewandhauskapellmeister werden sollte. Er begeisterte die Gewandhausbesucher nicht nur mit klassischen Schöpfungen und beliebten Meisterwerken seiner tschechischen Heimat, sondern beeindruckte sie auch mit der Sinfonik *Gustav Mahlers* und *Leo Janáček*s, mit Werken der zweiten Wiener Schule und neuen Kompositionen.

Aus der 13-jährigen Wirkungszeit *Konwitschnys* als Gewandhauskapellmeister ragen Aufführungen von *Beethoven*, *Bruckner*, *Brahms*, *Tschaikowski*, *Dvořák*, *Strauss*, *Reger* und *Schostakowitsch*, besonders die deutsche Erstaufführung der zehnten Sinfonie von *Schostakowitsch*, heraus. Zu einer Sternstunde gestaltete sich das Sonderkonzert mit den Geigern *David* und *Igor Oistrach*. Die unbedingte Übereinstimmung von Solisten, Dirigenten und Orchester führte besonders beim Doppelkonzert von *Johann Sebastian Bach* zu Klangwundern.

Es gibt kaum einen der damals führenden sowjetischen Solisten, der nicht in Gewandhauskonzerten zu erleben war. *Konwitschny* gelang es aber trotz der enormen Probleme mit den zwei deutschen Währungen auch, die führenden westdeutschen und westeuropäischen Künstler zu gewinnen, so die Pianisten *Elly Ney* und *Wilhelm Backhaus*, den Geiger *Max Strub*, den Violoncellisten *Ludwig Hoelscher*. Die lange Tradition des Gewandhausorchesters und sein internationaler Ruf bewogen die Spitzenkünstler, dem Gewandhaus auch unter den komplizierten Bedingungen der deutschen Teilung und zweier Währungen die Treue zu halten.

Wie *Herbert Albert* mit dem Gewandhausorchester dirigierte 1946-48 auch der damalige Chefdirigent des Rundfunk-Sinfonieorchesters *Gerhart Wiesenhütter* viele bis 1945 verbotene und neu entstehende Werke. So ist ihm, um ein Beispiel zu nennen, die erste Leipziger Aufführung der siebenten, der Leningrader Sinfonie von *Schostakowitsch* zu danken. Als Nachfolger *Wiesenhütters* führte *Hermann Abendroth*, Gewandhauskapellmeister von 1934 bis 1945, das Rundfunk-Sinfonieorchester vor allem mit Klassikeraufführungen zu internationaler Anerkennung.

Nach *Abendroths* Tod (1956) erweckte *Herbert Kegel* (ab 1958 als erster Dirigent, von 1960 bis 1978 als Chefdirigent) vor allem mit Werken der klassischen Moderne sowie Kompositionen der um und nach 1925 geborenen Komponisten internationale Aufmerksamkeit, zumal in den Konzerten mit dem von ihm zu Weltruhm geführten Rundfunkchor Leipzig in Gemeinschaft mit dem Sinfonieorchester. Unter seiner Leitung fand in der Kongresshalle die Leipziger Erstaufführung von *Arnold Schönbergs* Melodram »Ein Überlebender von Warschau« statt, erklangen Uraufführungen von *Paul Dessau*, erstmals Werke von *Hans Werner Henze*, *Luigi Nono*, *Krzysztof Penderecki*. Energisch setzte er sich für *Friedrich Schenker*, *Friedrich Goldmann* und andere damals junge, wagemutige Komponisten der DDR ein.

Auch *Masur* musste noch elf Jahre seines Wirkens als Gewandhauskapellmeister mit der Kongresshalle vorlieb nehmen. Er legte unter den akustischen Bedingungen des Saales im Kontakt mit alten Gewandhausmusikern, die bis 1944 noch im zweiten Gewandhaus musiziert hatten, Wert darauf, den für das Gewandhausorchester typischen warmen und beseelten Klang zu wahren und auch für neue Musik weiter auszuprägen. Dieses Anliegen beförderte er besonders mit den jeweils einzelnen Komponisten oder einem bestimmten Thema gewidmeten Zyklen. Aber auch die Gastspiele des Orchesters im Concertgebouw Amsterdam und in der Konzerthalle Boston, die nach den Erfahrungen des zweiten Gewandhauses gebaut worden waren und denen eine ähnliche Akustik nachgerühmt wird, boten Anregungen und Informationen. Der die Spielzeiten 1976/78 umfassende Zyklus mit allen Sinfonien *Beethovens* und *Schostakowitschs* sowie Konzerten beider Meister verdient als beispielhaft hervor gehoben zu werden. Für den zunehmenden internationalen Austausch sei das Konzert mit dem amerikanischen Geiger *Henryk Szering*, der 1967 schon einmal unter *Václav Neumanns* Leitung in einem Gewandhauskonzert musizierte, als Solist des Violinkonzertes von *Alban Berg* genannt.

In dieser Zeit beschäftigte *Masur* unentwegt der Gewandhausbau. Die Konzertreisen des Orchesters wurden (auch vom oft mitreisenden Architekten *Rudolf Skoda*) zur spezifischen Erkundung neuer und traditioneller Konzerthäuser in Amerika, Europa und Japan genutzt. Sie haben manche Anregungen vermittelt. Selten dürfte es beim Bau eines Konzert- oder eines Opernhauses eine so enge und unmittelbare Zusammenarbeit zwischen

Architekten, Bauleitern und -arbeitern sowie dem künstlerischen Leiter gegeben haben wie beim Neuen Gewandhaus.

### *Das Neue Gewandhaus – ein hervorragender Konzertsaal*

Mit Beginn der Bauzeit des neuen Hauses im Januar 1977 verfolgte der Gewandhauskapellmeister jede Arbeitsphase. Bei auftretenden materiellen und ökonomischen Problemen setzte er sich energisch für deren unbürokratische Lösung ein. So entstand trotz mancher ökonomischer Zwänge ein Bau eigenen Gepräges, der sich sehen und in dem sich Musik in idealer Weise hören lassen kann. Bei aller Verschiedenheit der Form des Gewand- und des Opernhauses stellt die Verwendung von Sandstein als Baumaterial eine Verbindung zwischen beiden Gebäuden her – im erfreulichen Unterschied zu heutigen »Kontrastbauten«.

Es entspricht ganz der sozialen Haltung *Masurs*, dass vor der offiziellen Eröffnung des Hauses am 8. Oktober 1981 die ersten Konzerte am 6. und 7. Oktober mit der Kantate »Gesänge an die Sonne« von *Siegfried Thiele* und der neunten Sinfonie von *Beethoven* für die Erbauer des Hauses stattfanden. Im Gegensatz zu den Einweihungskonzerten des zweiten Gewandhauses im Dezember 1884, bei denen kein Werk eines lebenden Komponisten zu hören war, erklang im Eröffnungskonzert und in den ersten sechs Anrechtskonzerten im Neuen Gewandhaus jeweils eine Uraufführung.

Das neue Haus erwies sich als Magnet in und für Leipzig. Die Bestellung von Anrechten überstieg die Zahl der vorhandenen Plätze beträchtlich. Deshalb wurde die Zahl der Anrechtskonzerte einer Spielzeit von 20 auf 24 erhöht. Statt der bisher zwei Anrechtsreihen mit je zehn Konzerten gab es in den ersten Jahren des neuen Hauses drei mit je acht Konzerten, inzwischen vier zu je sechs. Eine neue Anrechtsreihe mit Kammerkonzerten wurde für Dienstag eingerichtet und behauptete sich bis in die 90er Jahre. Die ebenfalls neu eingerichteten Orgelstunden am Sonnabend fanden in den 80er Jahren fast wöchentlich statt.

Großen Andrang lösten die im November 1981 erstmals veranstalteten alljährlichen Gewandhaus-Festtage aus. Die Berliner Philharmoniker unter *Karajan* gehörten zu den ersten auswärtigen Orchestern, die im Neuen Gewandhaus gastierten. Ein weiteres herausragendes Ereignis schuf 1987 das Concertgebouw Orkestra Amsterdam unter Leitung *Leonard Bernsteins*. Im jährlichen Wechsel wirkten »Internationale Orchester« und »Junge Künstler international« anziehend. Darüber hinaus gastierten international führende Orchester auch außerhalb dieser Festtage, so 1985 die New Yorker Philharmoniker unter *Zubin Mehta*. Lang ist die Reihe der international führenden Solisten, die ins Neue Gewandhaus kamen. Ein Name mag für alle stehen: *Swjatoslaw Richter*.

Den unermüdlichen Bemühungen *Masurs* sind noch zwei weitere Taten zu danken. Am 10. März 1993, dem Vorabend zum 250-jährigen Bestehen des Orchesters, wurde das auf Wunsch von *Kurt Masur* von *Jo Jastram* geschaffene Denkmal für *Felix Mendelssohn Bartholdy* in einer Feierstunde vor dem Neuen Haus enthüllt. Und zum 150. Todestag wurde das Haus in der Goldschmidtstraße, in dem *Mendelssohn Bartholdy* ab 1845 wohnte und am 4. November 1847 starb, als Gedenk- und Begegnungsstätte eingeweiht. Das gelang nur mit Hilfe der von *Masur* gegründeten und geleiteten Internationalen Mendelssohn-Stiftung und mit Sponsorengeldern. Die Stadt und das Land zeigten sich weder vor

noch nach den Umbrüchen von 1989/90 willens und in der Lage, das als Wohn- und Gewerbehäuser abgewirtschaftete Gebäude zu übernehmen und zu rekonstruieren.

Als *Herbert Blomstedt* mit Beginn der Spielzeit 1998/99 zum Gewandhauskapellmeister berufen wurde, übernahm er eines der international führenden Orchester in einem der hervorragendsten neuen Konzerthäuser.





### III. ANHANG



**Verzeichnis spezieller Abkürzungen\***

AG	Arbeitsgruppe
AO	Anordnung
AWG	Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft
BBA	Bezirksbauamt
BBS	Betriebsberufsschule
BCA	Büro des Chefarchitekten (der Stadt Leipzig)
BDA	Bund Deutscher Architekten (ab 1972 BdA/DDR – s. d.)
BdA	Bund der Architekten der DDR
BfS	Büro für Städtebau
BfV	Büro für Verkehrswesen
BKL	Baukombinat Leipzig
BL	Bezirksleitung (der SED)
BMK	Bau- und Montagekombinat
BRK	Baureparaturkombinat
BSB	Betrieb mit staatlicher Beteiligung
BSG	Betriebssportgemeinschaft
CDU	Christlich-Demokratische Union (in der DDR)
COMECON	siehe RGW
DHfK	Deutsche Hochschule für Körperkultur und Sport
DTSB	Deutscher Turn- und Sportbund
DWK	Deutsche Wirtschaftskommission (in der SBZ)
ELK	Einkaufs- und Liefergenossenschaft
EW	Einwohner
FBM	Funktionsbereichsmodernisierung
FDJ	Freie Deutsche Jugend
FDGB	Freier Deutscher Gewerkschaftsbund
GAN	Generalauftragnehmer
GBL	Gesetzblatt (der DDR)
GBP	Generalbebauungsplan
GpTV	Generalplan der technischen Versorgung
GVP	Generalverkehrsplan
GWG	Gemeinnützige Wohnungsgenossenschaft
GWL	Gebäudewirtschaft Leipzig
HAN	Hauptauftragnehmer
HH	(Privat-)Haushalt
HWK	Handwerkskammer
IH	Instandhaltung
IHK	Industrie- und Handelskammer
IS	Instandsetzung
K	Kreis
KB	Kombinatsbetrieb

---

\* Allgemeinübliche Abkürzungen: siehe Duden.

KBR	Kombinat Baureparaturen
KPD	Kommunistische Partei Deutschlands
KPdSU	Kommunistische Partei der Sowjetunion
LDPD	Liberaldemokratische Partei Deutschlands
LVZ	Leipziger Volkszeitung (Tageszeitung)
MfB	Ministerium für Bauwesen
MLK	Metalleichtbaukombinat
MMM	Messe der Meister von Morgen
MR	Ministerrat (der DDR)
NAN	Nachauftragsnehmer
ND	Neues Deutschland (Tageszeitung)
NDPD	Nationaldemokratische Partei Deutschlands
NÖS	Neues Ökonomisches System (der Planung und Leitung)
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
NSW	Nichtsozialistisches Währungsgebiet
OBM	Oberbürgermeister
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PGH	Produktionsgenossenschaft des Handwerks
PWT	Plan Wissenschaft und Technik
RGW	Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe
SBZ	Sowjetische Besatzungszone
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
SMAD	Sowjetische Militäradministration in Deutschland
St	Stadt
SVV	Stadtverordnetenversammlung
TBK	Tiefbaukombinat
TGA	Technische Gebäudeausrüstung
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
VEB	Volkseigener Betrieb
VO	Verordnung
VTK	Verkehrs- und Tiefbaukombinat
VVB	Vereinigung volkseigener Betriebe
WBK	Wohnungsbaukombinat
WGK	Wohnungs- u. Gesellschaftsbaukombinat
WK	Wohnkomplex
WE	Wohnung(seinheit)
WRF	Wirtschaftliche Rechnungsführung
WTZ	Wissenschaftlich-Technisches Zentrum
ZK	Zentralkomitee (der SED)

**Literatur zu Bauten und zum Bauen in Leipzig 1945-1990 – eine Auswahl<sup>1</sup>***I. Bücher, Broschüren und Dissertationen von 1945 bis 2003  
(nach Erscheinungsjahr geordnet)*

Erlebnis Plattenbau. Eine Langzeitstudie.  
Kahl, Alice. – Opladen: Leske + Budrich. 2003.

Leipzig, Architektur von der Romanik bis zur Gegenwart.  
Hocquél, Wolfgang. – Leipzig: Passage-Verlag. 2001.

WOGETRA: Geschichte einer Leipziger Wohnungsgenossenschaft.  
Nabert, Thomas. – Leipzig: Pro Leipzig. 2001.

Die Leipziger Stadtbibliothek.  
Mannschatz, Hans-Christian. – Beucha: Sax-Verlag. 2001.

Geplant – Verplant? Ein Arbeitsleben in der DDR.  
Blaurock, Karl-Heinz. – Schkeuditz: Schkeuditzer Buchverlag. 2001.

Eine Wohnung für alle. Geschichte des kommunalen Wohnungsbaus in Leipzig.  
(1900-2000).  
Nabert, Thomas et al. – Leipzig: Pro Leipzig. 2000.

Denkmalschutz und Denkmalpflege Leipzig.  
Merseburg: Gehrig.

Hochbauamt der Stadt Leipzig.  
Leipzig / Hochbauamt. Merseburg: Gehrig. 2000.

Geschichte der Stadt Leipzig.  
Künnemann, Otto; Güldemann, Martina. – Gudensberg-Gleichen: Wartberg. 2000.

Leipzig: den Wandel zeigen.  
Leipzig: Edition Leipzig. 2000. 3. Aufl.

Stadt, Haus, Architektur.  
Müller, Ulrich. – Berlin: Gebr. Mann. 2000.

Die Denkmale der Leipziger City.  
[Leipzig]: Leipziger Messe Verlag. 2000. 2. Aufl.

---

1 Von Karl-Heinz Blaurock zusammengestellt nach dem OPAC der Deutschen Bücherei Leipzig, ergänzt aus dem Katalog der Universitätsbibliothek Leipzig, der Stadtbibliothek Leipzig, den Literaturverzeichnissen aus Leipzig, Architektur von der Romanik bis zur Gegenwart (2001) und Neues Leipzigisches Geschichtsbuch (1990).



Leipzig.

Leipzig: Edition Leipzig. 2000.

Gothaer Architekturführer Leipzig.

Darmstadt: Verlag Das Beispiel. 2000.

Südraum Leipzig.

Darmstadt: Verlag Das Beispiel. 2000. 3. völlig überarb. Version.

Leipzig: Stadtentwicklungsplan, Wohnungsbau und Stadterneuerung.

Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt. 2000.

Leipzig: Stadtentwicklungsplan, Zentren.

Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt. 2000.

Leipzig: Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Leipzig-West.

Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt. 2000.

Leipzig im Umbruch.

Amsterdam : Verlag der Kunst. 1999.

Die Leipziger Passagen.

Hocquél, Wolfgang. – Beucha: Sax-Verlag. 1999.

Vom Jakobshospital zum Universitätsklinikum.

Becker, Cornelia; Schöpp, Wolfdieter. – Leipzig: Universitätsklinikum. 1999.

Wechselbeziehungen zwischen Nutzung und Bewahrung kirchlicher Baudenkmäler.

Dresden : Baureferat des Evang.-Luth. Landeskirchenamtes Sachsens. 1999.

Der Reichsgerichtsbau in Leipzig.

Dorsch, Thomas G. – Frankfurt am Main: Lang. 1999.

Leipzig: Bauten 1989-1999.

Flagge, Ingeborg; Hellmuth, Annette; hg. von Lütke Daldrup, Engelbert. – Basel : Birkhäuser. 1999.

Leipzig und Dresden: Städte des Wiederaufbaus in Sachsen. Stadtplanung, Architektur, Architekten 1945-1955

Koch, Ralf. – Leipzig: Universität, Diss. 1999.

Das war das 20. Jahrhundert in Leipzig.

Güldemann, Martina. – Gudensberg-Gleichen: Wartberg-Verlag. 1999.

Das Reichsgerichtsgebäude in Leipzig: eine Architekturgeschichte im Spannungsfeld zwischen Funktion und Repräsentation.

Müller, Steffen-Peter. – Leipzig: Universität, Diss. 1998. [Mikrofiche-Ausg.]

Die Anfänge industriellen Bauens in Sachsen.

Adam, Thomas. – Leipzig: Quadrat-Verlag. 1998.

Leipzig.

Hocquél, Wolfgang; Frauke, Peter. – Hannover: Schlüter. 1998.

Industriearchitektur in Leipzig.

Leipzig: Kiepenheuer. 1998.

Straße der Braunkohle.

Hocquél, Wolfgang. – Leipzig: Pro Leipzig. 1998.

Gewalt gegen Geschichte: der Weg zur Sprengung der Universitätskirche Leipzig

Winter, Christian. – Leipzig: Evang. Verlags-Anstalt. 1998.

Stadtentwicklung Leipzig: Bericht zur Stadtentwicklung Leipzig 1998.

Kunz, Wolfgang [Bearb.]; Doehler, Marta [Red.]. – Leipzig: Stadtplanungsamt. 1998.

Denkmalschutz und Denkmalpflege Leipzig.

Merseburg: Gehrig. 1998.

Leipzig. City-Tunnel.

Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt. 1998.

Leipziger Bauführer.

Leipzig: Leipziger Messeverlag und Vertriebsgesellschaft. 1998.

Glanzlichter Leipziger Baukunst.

Hocquél, Wolfgang. – Hannover: Schlüter. 1997.

Leipzig.

Leipzig: Quadrat-Verlag. 1997.

Leipzig Stadt der wa(h)ren Wunder – 500 Jahre Reichsmesseprivileg.

Rodekamp, Volker (Hg.). – Leipzig: Leipziger Messe Verlag. 1997.

leipziger messe NEUES MESSEGELÄNDE.

Festschrift zur Eröffnung des neuen Messegeländes der Leipziger Messe.

Leipzig: Leipziger Messe Verlag. 1996.

Merkur als Bauherr.

Hamburg: Sautter und Lackmann. 1996.

Kirchen in Leipzig und Umgebung.

Leipzig: Schmidt-Römhild. 1996.

Leipzig: Studentischer Ideenwettbewerb »Baulücke«.

Stadt Leipzig, Amt für Stadtsanierung und Wohnungsbauförderung. 1996.

Architektur für den Handel.

Hocquél, Wolfgang. – Basel: Birkhäuser. 1996.

Neue Messe Leipzig.

Marg, Volkwin; Brayshaw, David [Übers.]. – Basel: Birkhäuser. 1996.

Das Reichsgericht.

Leipzig: Stadtgeschichtliches Museum. 1995.

Stadt Leipzig: Die Sakralbauten – mit einem Überblick über die städtebauliche Entwicklung von den Anfängen bis 1989.

Magirius, Heinrich; Fiedler Hana-Lore [Red.]. – München: Dt. Kunstverlag. 1995.

Der Leipziger Augustusplatz. Funktionen und Gestaltwandel eines Großstadtplatzes.

Topfstedt, Thomas (Hg.). – Leipzig: Leipziger Universitäts-Verlag. 1994.

Verschwunden.

Uhlrich, Claus. – Leipzig: Verlags-Buchhandlung Bachmann. 1994.

Die Architektur der Leipziger Messe.

Hocquél, Wolfgang. – Berlin: Verlag für Bauwesen. 1994.

Die Auseinandersetzungen um die Universitätskirche St. Pauli zu Leipzig

Winter, Christian. – Leipzig: Universität, Diss. 1994.

Stadddenkmale im Osten Deutschlands

Topfstedt, Thomas. – Leipzig: Edition Leipzig. 1994.

Oper Leipzig.

Topfstedt, Thomas. – Leipzig: Verlag Kunst und Touristik. 1993.

Leipzig. Ein verlorenes Stadtbild.

Calov, Carla. – Gudensberg-Gleichen: Wartberg. 1993.

Kirchen in Leipzig.

Beucha : Sax-Verlag. 1993.

Die Zerstörung: Dokumente und Erinnerungen zum Fall der Universitätskirche Leipzig.  
Löffler, Katrin – Leipzig: Benno-Verlag. 1993.

Die Universitätskirche zu Leipzig: Dokumente einer Zerstörung.  
Rösner, Clemens (Hg.) – Leipzig: Forum-Verlag. 1992.

Leipzig. Workshop City-Süd.  
Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt. 1992.

Leipzig. Workshop Leipzig-Plagwitz.  
Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt. 1992.

Leipzig und seine Geschichte.  
Leipzig: Sachsenbuch. 1991. Sonderausgabe.

Die Planungsstufen des Leipziger Universitätsneubaus von 1945 bis 1968.  
Janik, Dörte. – Leipzig: Universität. Dipl.-Arbeit, 2 Bände. 1991.

Leipzig: Workshop Ostraum Leipzig.  
Stadt Leipzig, Stadtplanungsamt. 1991.

LEIPZIGER ZÜNFTEN  
Duclaud, Jutta und Rainer. – Berlin: Verlag der Nationen. 1990.

Leipzig zu Fuß.  
Heise, Ulla (Hg.). – Leipzig : Forum-Verlag; Hamburg: VSA-Verlag. 1990.

Neues Leipzigerisches Geschicht-Buch.  
Sohl, Klaus (Hg.). – Leipzig: Fachbuchverlag. 1990.

Ideen, Orte, Entwürfe.  
Berlin : Ernst und Sohn. 1990.

Leipzig. Baumeister und Bauten. Von der Romanik bis zur Gegenwart.  
Hocquél, Wolfgang. – Leipzig: Tourist-Verlag. 1990.

Geschichte Sachsens.  
Czok, Karl. – Weimar: Hermann Böhlau Nachf. 1989.

Städtebau in der DDR.  
Topfstedt, Thomas. – Leipzig: E. A. Seemann. 1988.

150 Jahre Gasversorgung Leipzig (1838-1988).  
Krüger, Ulrich (Red.). – Leipzig: VEB Energiekombinat. 1988.

Leipziger Kaufmannshöfe, Messehäuser und Passagen. Die bauliche Entwicklung der Stadt Leipzig unter dem Einfluß der Leipziger Messe.  
Hocqué, Wolfgang. Leipzig: Universität. Diss. 1987.

Denkmalpflege in Leipzig 1978-1988.  
VEB Denkmalpflege Leipzig. Eigenverlag. 1987.

Die bauliche Entwicklung des Gewandhauses zu Leipzig als Spiegelbild internationaler Entwicklungen und Tendenzen im Konzertsaalbau.  
Skoda, Rudolf. – Leipzig: Techn. Hochschule, Diss. B. 1986.

Historisches rund um Grünau. Ein Gang durch die Geschichte von Leipzigs jüngstem Stadtteil.  
Grundmann, Wolfgang. – Leipzig: Kulturbund der DDR. 1986.

Plagwitz. Aus der Geschichte des Vorortes und seiner Industrie.  
Herrmann, Ursula und Bachmann, Hannes. – Leipzig. 1986.

Anfangsjahre: Leipzig 1945 bis 1950. (Das Foto-Taschenbuch 7.)  
Mai, Karl Heinz. – Berlin-Kreuzberg: Nishen Verlag. 1986.

Neubaugebiet Leipzig Grünau 1976-1986.  
Rat des Stadtbezirkes Leipzig-West. 1985.

Neues Gewandhaus Leipzig.  
Skoda, Rudolf. – Berlin: Verlag für Bauwesen. 1985.

Leipzig.  
Crummenerl, Rainer. – Leipzig: Brockhaus. 1985.

Leipzig.  
Hocqué, Wolfgang (Hg.). – Leipzig: E. A. Seemann. 1985. 2. Auflage.

Der Bayrische Bahnhof in Leipzig.  
Bayer, Rolf / Sobeck, Gerd. – Berlin: Transpress. 1985.

Zeittafel zur Geschichte der Deutschen Hochschule für Körperkultur 1950-1985.  
Leipzig: Deutsche Hochschule für Körperkultur und Sport. 1985.

Leipzig. Neues Gewandhaus.  
Skoda, Rudolf. – Leipzig: E. A. Seemann. 1984.

Leipzig in Farbe.  
Schütte, Wolfgang U.; Rössing, Renate und Roger. – Leipzig: Brockhaus. 1984.

Abriss der Städtebaugeschichte der Deutschen Demokratischen Republik von der Mitte der 1950er bis zum Beginn der 1970er Jahre.

Topfstedt, Thomas. – Leipzig: Universität, Diss. B. 1984.

Lebenserinnerungen eines Architekten.

Hoffmann, Ludwig. – Berlin [West]: Mann. 1983.

Die Lebensdauer von Konstruktionen des Wohnungsbaus: ein Beitrag zu ihrer Ermittlung und zu ihrer Anwendung bei der Vorausbestimmung der Baureparaturen und des Ersatzneubaues.

Rolle, Horst. – Leipzig: Techn. Hochschule, Diss. 1983.

Das Neue Rathaus in Leipzig.

Czok, Karl; Müller, Wolfgang; Thieme, Horst. – Leipzig: E.A. Seemann. 1982.

Denkmale in Sachsen.

Weimar: Böhlau. 1981. 3. unveränd. Auflage.

Leipziger Denkmale.

Weinkauf, Bernd. – Leipzig: Brockhaus. 1980.

Leipzig. Historische Straßen und Plätze heute.

Volk, Waltraud. – Berlin: Verlag für Bauwesen. 1980. 2. Auflage, unveränd. Nachdruck.

Leipzig. Geschichte der Stadt in Wort und Bild.

Czok, Karl; Thieme, Horst. – Berlin: VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften. 1978.

100 Jahre Zoo Leipzig.

Leipzig: Offizin Andersen Nexö. 1978.

Das alte Leipzig.

Czok, Karl. – Leipzig: Koehler und Amelung. 1978.

10 Jahre BCA Leipzig. Stadtplanung/Stadtentwicklung.

Leipzig: Büro des Chefarchitekten. 1977.

Architekturführer der DDR: Bezirk Leipzig.

Schulz, Joachim; Müller, Wolfgang; Schrödel, Erwin. – Berlin : Verlag für Bauwesen. 1976.

Leipzig. Generalbebauungsplan, Generalverkehrsplan 1970.

Stadt Leipzig, Büro des Chefarchitekten. Leipzig. 1970.

Gesellschaftliche Einrichtungen in Wohngebäuden.

Bote, Peter et al. – Berlin: Dt. Bauakademie. 1970.



800 Jahre Leipziger Messe.

Festschrift des Leipziger Messeamtes zur Jubiläumsmesse 1965. Leipzig: E. A. Seemann. 1968.

Die Möglichkeiten und Grenzen der Nutzung der Erdgeschosszone der Altbauwohnsubstanz: Untersuchungsbeispiel Leipzig.

Bote, Peter. – Leipzig: Hochschule für Bauwesen, Diss. 1968.

Die Erfassung, Beurteilung und Modernisierung der räumlich-funktionellen Struktur von Altbauwohnungen: Dargestellt an mehrgeschossigen Leipziger Wohngebäuden aus der Zeit von 1885-1918.

Zechendorf, Klaus. – Leipzig: Hochschule für Bauwesen. Diss. 1968.

Leipzig: Mach mit für Dein Leipzig, das Dir am Herzen liegt.

Rat der Stadt Leipzig. Leipzig. 1968.

Chronik der Stadt Leipzig I-III. Teil (1945-1946, 1947-1949, 1949-1955).

Leipzig: Stadtarchiv Leipzig. 1967-1974.

Leipzig in acht Jahrhunderten.

Leipzig: Bibliographisches Institut. 1965.

Zweihundert Jahre Hochschule für Grafik und Buchkunst Leipzig (1764-1964).

Leipzig: Hochschule für Grafik und Buchkunst. 1964.

Die Leipziger Messehäuser. Gestalt und Geschichte.

Starke, Werner. – Leipzig: Leipziger Messeamt. 1962.

Leipziger Universitätsbauten.

Füßler, Heinz. – Leipzig: Bibliographisches Institut. 1961.

Leipziger Bautradition.

(Leipziger stadtgeschichtliche Forschungen 4) Leipzig: Bibliographisches Institut. 1955.

Die Bauplanung und Baupolitik Leipzigs 1945-1949.

Beyer, Walther. Leipzig: Stadt Leipzig, Bauaufsichtsamt. 1949.

LEIPZIG gestern – heute – morgen. EIN ATLAS.

Hg.: SED-Kreisvorstand Leipzig. Leipzig: August 1946.

*II. Zeitschriften und Reihen*

Deutsche Architektur (bis 1974/5) / Architektur der DDR (ab 1974/6). Heft 1(1952)1 bis 39(1990)3. Berlin: Verlag für Bauwesen.

Leipzig aus Vergangenheit und Gegenwart. Beiträge zur Stadtgeschichte. Museum für Geschichte der Stadt Leipzig. – Leipzig: Fachbuchverlag. Bd. 1 (1981) - Bd. 5 (1988).

Leipziger Blätter. Heft Nr. 1 (1982) bis Heft Nr. 41 (2002) einschl. Fortführung. Hg.: Rat des Bezirkes Leipzig, Abteilung Kultur (bis Herbst 1990) / Kulturstiftung Leipzig (ab 1991). Leipzig: E. A. Seemann (bis Herbst 1991); Passage Verlag (ab Frühjahr 1992).

## Biografien der Autoren

### Kurt Ackermann

Geboren am 4. April 1934 in Ebeleben/Thüringen. Nach dem Abitur von 1953 bis 1958 Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule und Hochschule für Verkehrswesen Dresden mit Abschluss Dipl.-Ing. Vom Studienabschluss bis 1961 als Bauleiter tätig. Von 1961 bis 1966 wissenschaftlicher Assistent an der TU Dresden und Lehrbeauftragter an der Hochschule für Bauwesen Cottbus. Nach der Promotion zum Dr.-Ing. von 1966 bis 1980 Leiter des Büros für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig. Ab 1981 Dozent für Verkehrsplanung an der Sektion Bauingenieurwesen der TU Dresden, 1984 Habilitation, ab 1990 als Lehrstuhlinhaber ordentlicher Professor mit zwischenzeitlichen Funktionen als Institutsdirektor und Prodekan. Bis 1999 u. a. Mitglied des wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Noch heute Fachbeirat des Internationalen Städteforums Graz. Seit 1999 im Ruhestand. Lebt in Leipzig.

Arbeitsschwerpunkte (Auswahl): Generalverkehrsplanung für Stadt und Stadtregion Leipzig (70er/80er Jahre), Schaffung verkehrsplanerischer und bauvorbereitender Unterlagen für die Verbindungsbahn Hauptbahnhof - Bayrischer Bahnhof in Leipzig (60er/70er Jahre), verkehrliche Anbindung und Erschließung der Wohnungsbaustandorte in Leipzig (70er Jahre), Erarbeitung von Grundlagen für barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume (70er, 90er Jahre), Metroplanung für Ho-Chi-Minh-Stadt (Saigon), Vietnam (90er Jahre). Über 120 Veröffentlichungen.

### Karl-Heinz Blaurock

Geboren am 15. Mai 1927 in Leipzig. 1946 Abitur an der Helmholtz-Oberschule. 1947 Beginn der Tätigkeit beim Rat der Stadt Leipzig, ab 1949 als Sachgebietsleiter im Amt für Planung. Von 1951 bis 1952 Hauptreferent in der Hauptabteilung Wirtschaftsplanung bei der sächsischen Landesregierung in Dresden. Nach der Auflösung der Länder 1952 Rückkehr nach Leipzig, unter anderem als Stellvertreter des Vorsitzenden des Rates des Bezirkes und Vorsitzender der Bezirksplankommission tätig. Von 1958 bis 1984 Stellvertreter des Leipziger Oberbürgermeisters und zugleich Vorsitzender der Stadtplanungskommission. Zwischenzeitlich von 1960 bis 1971 Leiter des Hauptplanträgers für den Aufbau des Stadtzentrums und den komplexen Wohnungsbau. Von 1954 bis 1959 Fernstudium an der Hochschule für Ökonomie in Berlin-Karlshorst und von 1969 bis 1972 außerplanmäßige Aspirantur an der Martin-Luther-Universität Halle. Abschluss als Dr. rer. oec. Von 1984 bis 1990 im Rat des Bezirkes Leipzig Direktor des Büros für Territorialplanung. Nach zwei Jahren Vorruhestand seit 1992 Rentner. Lebt in Leipzig.

### Hans E. Goßmann

Geboren am 21. Juni 1926 in Memmingen/Allgäu. Nach der Maurerlehre Besuch der Staatsbauschule Erfurt von 1943 bis 1948 mit dem Abschluss Ingenieur für Hochbau. Von 1949 bis 1953 Leiter des staatlichen Lehrbauhofes in Sondershausen, Bau- und Investitionsleiter im Kaliwerk Volkenroda und im Kreisbaubetrieb Sondershausen. Von 1953 bis 1955 Dozent für Bautechnologie an der Ingenieurschule für Bauwesen Apolda, danach bis 1960 Lektor für Bautechnologie und Direktor der Zentralabteilung Fachmethodik für alle Bau-Ingenieurschulen im Ministerium für Bauwesen der DDR. Von 1960 bis 1964 Haupttechnologe im VEB Baukombinat Leipzig und zeitgleich Praxis-

Dozent für Bautechnologie an der Ingenieurschule für Bauwesen in Leipzig sowie Lehrbeauftragter an der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Karl-Marx-Universität Leipzig. Von 1964 bis 1970 hauptberuflich Dozent an der Leipziger Ingenieurschule für Bauwesen, Lehrgebiet Bautechnologie. Von 1970 bis 1972 Leiter des Transportbetonwerks Leipzig und Ingenieur für Investitionen im Ingenieur-Büro für Bauwesen Erfurt. Von 1973 bis 1982 Projektleiter für Bauinvestitionen im VEB SERO Leipzig. Von 1983 bis 1990 Projektierungsleiter im VEB Baureparaturen Leipzig-Nordost. Danach Tätigkeit als freier Architekt für Rekonstruktion und Sanierung von Wohn- und Gesellschaftsbauten. Seit 1997 Rentner. Verstorben im September 2003.

### **Ambros G. Gross**

Geboren am 13. Januar 1935 in Schmiedshau (heute Tuzina/Slowakische Republik). Anfang 1945 Umsiedlung nach Rossleben an der Unstrut. Nach dem Abitur an der Klosterschule Rossleben von 1953 bis 1959 Studium an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar (heute Bauhaus-Universität). Von 1959 bis 1967 Arbeit als Architekt und Planer im Industrie-Projekt-Leipzig, u. a. als Hauptarchitekt für die Planung und Projektierung des Petrolchemischen Kombinats Schwedt/Oder. 1966/67 Koordinierungstätigkeit für Industrieprojekte mit französischen und amerikanischen Firmen in Paris. Von 1968 bis 1992 als Stellvertreter des Chefarchitekten der Stadt Leipzig für das Stadtzentrum und zentrale Bauten tätig. In dieser Zeit verantwortliche Leitung bzw. Mitarbeit an vielen Projekten: u. a. Generalbebauungsplan der Stadt Leipzig (Teil Stadtzentrum und zentraler Bereich); Universitätskomplex und Neues Gewandhaus; Hochhausdominanten, Messe- und Sportbauten; neue Wohngebiete Schönefeld und Grünau. Zwischenzeitlich Tätigkeiten im Ausland: 1981/82 in Bagdad/Irak als Planungsexperte für die Eisenbahnstrecke »Euphratlinie«. 1983 bis 1987 in Kuwait als Direktor des Limex-Liaison-Office für Consulting und Bauleistungen des DDR-Bauwesens. Von 1991 bis 1992 amtierender Amtsleiter des Stadtplanungsamtes. Von 1992 bis Mai 1994 Technischer Leiter der Dr. Jürgen Schneider AG, Niederlassung Leipzig. Ab 1994 freiberufliche Tätigkeit und Arbeit im Architekturbüro Leipzig Consult Partner & Planung – u. a. diverse Studien, Sanierung Romanushaus, Mitarbeit am Projekt Petersbogen/Burgplatz und im Projektmanagement des neuen BMW-Werkes. Lebt in Leipzig.

### **Alice Kahl**

Geboren am 11. Juli 1930 in Halle/Saale. Grund- und Oberschule in Halle, Abitur 1948, danach Arbeit als Verkäuferin, Schreibkraft, Sekretärin, Sachbearbeiterin. Von 1951 bis 1955 Studium an der Hochschule für Ökonomie Berlin-Karlshorst, Abschluss als Diplom-Ökonom. Anschließend wissenschaftliche Assistentin für politische Ökonomie und ökonomische Lehrmeinungen an der Hochschule für Binnenhandel Leipzig. Von 1962 bis 1966 wissenschaftliche Aspirantur an der Humboldt-Universität zu Berlin. Promotion 1966 an der Humboldt-Universität zum Thema »Grundlagen und Ziel der CDU/CSU-Sozialreform in Westdeutschland«. Ab 1966 zunächst wissenschaftliche Mitarbeiterin, dann Oberassistentin und ab 1970 Dozentin für Soziologie am Lehrstuhlbereich Soziologie (Leiter Prof. Dr. Dr. h. c. Robert Schulz) der Karl-Marx-Universität Leipzig. Lehr- und Forschungsgebiet vorwiegend Arbeits- und Industriesoziologie, ab Mitte der 70er Jahre auch Stadt- und Wohnsoziologie. 1977 Habilitation zu »Arbeitskollektiv und Automatisierung in der chemischen Industrie der DDR«. 1979 Berufung zum ordentlichen Profes-

sor an der Karl-Marx Universität für »Marxistisch-leninistische Soziologie«. Seit 1976 Leitung des stadtsoziologischen Forschungsprojekts zur Entwicklung der Lebensbedingungen im Neubaugebiet Leipzig-Grünau. 1990 Emeritierung wegen Erreichen der Altersgrenze. Ab Februar 1992 Weiterführung der soziologischen Feldforschung in Leipzig-Grünau als Freiberuflerin. Lebt in Leipzig.

### **Jürgen Kramp**

Geboren am 14. April 1937 in Schwerin. 1956 Abitur an der Oberschule in Hagenow. Danach einjähriges Volontariat in der Hauptredaktion der »Schweriner Volkszeitung«. Von 1957 bis 1961 Studium an der Karl-Marx-Universität Leipzig, Sektion Journalistik. Abschluss mit dem akademischen Grad Diplom-Journalist. Anschließend dort wissenschaftlicher Assistent im Lehrbereich Theorie und Praxis der Pressearbeit bei Prof. Dr. Hermann Budzislowski. 1964 Wechsel in die journalistische Praxis als Redakteur bei der »Leipziger Volkszeitung«. Ab 1969 Abteilungsleiter, ab 1978 stellvertretender Chefredakteur. Vorrangiges Arbeitsfeld Innen- und Kommunalpolitik. Seit Anfang 1990 Tätigkeit in der Presseabteilung des Leipziger Messeamtes/der Leipziger Messe GmbH. Als Pressereferent vornehmlich verantwortlich für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für baubezogene Fachmessen und Veranstaltungen. Lebt seit 2001 als Rentner in Leipzig. Mitglied im internationalen »Arbeitskreis Baufachpresse e. V.«.

### **Hubert Maaß**

Geboren am 9. April 1923 in Leipzig. 1941 Abitur an der Wilhelm-Wundt-Schule. Danach bis 1945 Kriegsdienst. Von 1947 bis 1950 Studium als Bildhauer an der Kunstgewerbeschule Leipzig bei dem bekannten Bildhauer Alfred Thiele und von 1950 bis 1954 an der Hochschule für Bildende und Angewandte Kunst Berlin-Weißensee bei Professor Selman Selmanagic mit dem Abschluss Diplom-Architekt. Von 1955 bis 1960 Arbeit in volkseigenen Projektierungsbüros in Leipzig, unter anderem für den Stadionneubau »Sportforum Leipzig« und den Neubau der Oper Leipzig. Von 1960 bis 1962 Zusatzstudium am Leningrader Ingenieurbauinstitut für industrielles Bauen gesellschaftlicher Bauobjekte. Nach Rückkehr aus der Sowjetunion bis 1967 im VEB Hochbauprojektierungsbüro Leipzig III und im Institut für Verwaltungsorganisation und Bürotechnik mit Sitz in Leipzig tätig. Während dieser Zeit – im Jahre 1964 – Berufung zum ehrenamtlichen Beauftragten für Denkmalpflege durch die Abteilung Kultur der Stadt Leipzig. Aufgabe dieses Ehrenamts krankheitsbedingt im Jahr 1988. 1967 Beginn einer Tätigkeit im Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig, die 1989 nach 22 Jahren wegen gesundheitlicher Probleme endete. Lebt als Rentner in seiner Heimatstadt.

### **Siegfried Schlegel**

Geboren am 18. März 1953 in Leipzig. Bis 1972 Lehre als Baufacharbeiter mit Abitur im Wohnungs- und Gesellschaftsbaukombinat Leipzig (ab 1972 Baukombinat Leipzig/BKL). Nach dreijähriger Armeezeit von 1975 bis 1979 Studium an der Sektion Bauingenieurwesen der Technischen Universität Dresden, Fachrichtung Technologie der Bauproduktion, und Erwerb des akademischen Grades Diplom-Ingenieur. Ab 1979 Generalauftragnehmer Bau- und Oberbauleiter im BKL in Leipzig-Grünau; ab 1983 Produktionsingenieur für die Prozesse Vorlauf (Baugruben/Gründung), Transport und Montage im Betrieb Leipzig des Baukombinats Leipzig. Seit 1993 Projektleiter für Baubetreuung in Planungs-

büros vor allem für den Neubau und die Modernisierung von Sport- und Freizeitbauten in ostdeutschen Städten.

Von Dezember 1990 bis 1994 Mitglied der Stadtverordnetenversammlung Leipzig; seit Juni 1994 Mitglied des Leipziger Stadtrates und seiner Ausschüsse für Stadtentwicklung und Bau sowie Wohnen und Vergabe für Bauleistungen (VOB). Zudem Mitglied im Regionalen Planungsverband Westsachsen und im Aufsichtsrat der Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft. Bau- und Wohnungspolitischer Sprecher der PDS-Stadtratsfraktion in Leipzig und einer der Sprecher der PDS-Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnen. Seit 1991 Mitglied im Deutschen Verband für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung. Lebt in Leipzig.

### **Wilfried Schlosser**

Geboren am 31. Juli 1935 in Grünbach im Vogtland. 1953 Abitur an der Oberschule Falkenstein. Von 1953 bis 1958 Studium an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden, Abschluss als Dipl.-Ing. oec. des Transport- und Nachrichtenwesens. Anschließend bis 1960 Assistent bei der Reichsbahndirektion Magdeburg. Von 1960 bis 1965 Fahrbetriebs- bzw. Abteilungsleiter für Werkbahn im Tagebau des VEB Kombinat »Otto Grotewohl« Böhlen. Von 1965 bis 1986 Stellvertreter des Oberbürgermeisters der Stadt Leipzig und gleichzeitig Leiter der Abteilung Verkehr, Straßen- und Nachrichtenwesen. Bis 1974 auch verantwortlich für die Wasserwirtschaft und bis 1986 für den Bereich Energie. In den Jahren 1986 bis 1990 Stellvertreter des Vorsitzenden des Rates des Bezirkes Leipzig und Leiter der Abteilung Verkehrs- und Nachrichtenwesen. Ab 1990 zwei Jahre Referatsleiter in der Bezirksverwaltung bzw. im Regierungspräsidium Leipzig. 1992 Wechsel in den Vorruhestand. Lebt heute als Rentner in Leipzig.

### **Hubert Schnabel**

Geboren am 29. März 1932 in Zobten am Berge (heute Sobotka, Polen). Nach Evakuierung und Umsiedlung Hilfsarbeiter bei Siemens, später VEB Elektrowärme Sörnewitz, Kreis Meißen. Hier Berufsausbildung als Werkzeugmacher, 1951 Facharbeiterprüfung. Von 1951 bis 1954 Studium an den Technischen Lehranstalten Chemnitz/Karl-Marx-Stadt mit Abschluss als Ingenieur für Werkzeugmaschinen. Bis 1960 Fertigungsingenieur, Leiter der Abteilung Arbeit und später Haupttechnologe im Fräs- und Schleifmaschinenwerk MIKROSA Leipzig. Ab Mai 1960 Wirtschaftssekretär und ab 1968 Zweiter Sekretär der SED-Stadtleitung Leipzig; in dieser Zeit Abschluss eines fünfjährigen gesellschaftswissenschaftlichen Fernstudiums. Acht Jahre Abgeordneter der Stadtverordnetenversammlung Leipzig. Nach dem Rücktritt von der Funktion im Herbst 1989 arbeitslos; danach kurzfristige Beschäftigung im Dienstleistungskombinat Leipzig. Seit 1992 Rentner, lebt in Taucha bei Leipzig.

### **Horst Siegel**

Geboren am 4. Mai 1934 in Lampersdorf/Riesengebirge. Nach der Lehre als Maurer von 1951 bis 1959 Studium an der Hochschule für Architektur und Bauwesen in Weimar (heute Bauhaus-Universität), zunächst an der Arbeiter- und Bauern-Fakultät (ABF), ab 1953 an der Fakultät für Architektur. Abschluss als Diplom-Ingenieur, von 1959 bis 1964 Assistent und wissenschaftlicher Mitarbeiter, 1963 Promotion zum Dr.-Ing. Von 1964 bis 1967 Stellvertreter von Richard Paulick, Chefarchitekt für den Aufbau von Halle-



Neustadt. Von 1967 bis 1985 Chefarchitekt der Stadt Leipzig und ab 1969 gleichzeitig Honorar-Professor an der Technischen Universität Dresden. Leipzig-Projekte: Neues Gewandhaus, Universitätskomplex im Stadtzentrum, Ensemble Straße des 18. Oktober; Generalbebauungsplan der Stadt Leipzig (erster Leipziger Stadtumbauplan) sowie Generalbebauungsplan Stadtregion; Stadtteil Grünau für 100 000 Bewohner; Sanierung der Gründerzeitgevierte in Lindenau-Leutzsch und der Ostvorstadt; Planungsstudie für Bamako (Mali) sowie Fachveröffentlichungen.

Von 1985 bis 1991 Ordentlicher Professor und Direktor (1986 bis 1990) der Sektion Architektur der Weimarer Hochschule für Architektur und Bauwesen (Bauhaus-Universität). Erster Platz im Wettbewerb (1988/89) für den Entwurf des DDR-Pavillons zur Expo 1992 in Sevilla. Von 1991 bis 1999 Freier Architekt. Weimar-Projekte: Umnutzung einer alten Brauerei zur Zweigbücherei der Bauhaus-Universität; Umbau und Neugestaltung der denkmalgeschützten Stadtbücherei (Kulturstadt Europas 1999). Lebt heute in Weimar.

### **Witlof Stange**

Geboren am 30. August 1934 in Meißen. Von 1949 bis 1952 Lehre als Tischler. Danach Besuch der Arbeiter- und Bauern-Fakultät der Bergakademie Freiberg bis zum Abitur (1954). Von 1954 bis 1960 Architekturstudium an der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar (heute Bauhaus-Universität) und Abschluss als Diplom-Ingenieur. Ab 1960 wissenschaftlicher Assistent an der Hochschule für Bauwesen Leipzig; 1966 Promotion zum Dr.-Ing. Anschließend Tätigkeit im Wissenschaftlich-Technischen Zentrum (WTZ) Sportbauten in Leipzig als Gruppenleiter Forschung, ab 1970 als Technischer Leiter, ab 1979 als Direktor. Nach Umwandlung des WTZ Sportbauten zur Sportbauten GmbH (Treuhand) und deren Privatisierung zur Sport und Bau Plan GmbH dort Geschäftsführer bis zum Ruhestand im Jahre 1999. Seit 1991 Mitglied in der Internationalen Akademie für Bäder-, Sport- und Freizeitbauten, seit dem Jahr 2000 als Vorstandsmitglied. Lehrtätigkeit an der Landesschwimm-Meisterschule; Autor vieler Publikationen, u. a. des Fachbuches Sportbauten (1982) und von Fachartikeln zu Themen des Sportstättenbaus. Lebt in Naunhof/Sachsen.

### **Joachim Tesch**

Geboren am 20. September 1933 in Stettin. Abitur 1952 in Rostock. Von 1952 bis 1956 Studium an der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Humboldt-Universität zu Berlin, Abschluss als Diplomwirtschaftler. Anschließend wissenschaftlicher Assistent am Institut für Rechnungswesen dieser Fakultät, 1961 Promotion zum Dr. rer. oec. Danach Tätigkeit in Berliner Baubetrieben. Von 1964 bis 1966 Leiter des Sektors Statistik im Ministerium für Bauwesen und von 1966 bis 1971 Stellvertreter des Ministers für Bauwesen der DDR, zuständig für den Bereich Planung und Ökonomie. 1972 Berufung zum Professor für sozialistische Betriebswirtschaft an der Hochschule für Bauwesen in Leipzig. Von 1977 bis 1982 Stellvertreter des Präsidenten und wissenschaftlicher Direktor der Bauakademie der DDR in Berlin. Danach bis 1994 Leiter des Lehrstuhls für Volkswirtschaftslehre an der damaligen universitären Technischen Hochschule in Leipzig. Autor von Büchern und Lehrmaterialien sowie vieler Beiträge in Fachzeitschriften zu bauwirtschaftlichen Themen. Lebt in Leipzig, ist Stellvertreter der Vorsitzenden der Rosa-Luxemburg-Stiftung Sachsen e. V.

### **Harry Ullrich**

Geboren am 3. November 1931 in Leipzig. Erlernte hier von 1946 bis 1949 das Zimmererhandwerk und erwarb 1952 an der Arbeiter- und Bauern-Fakultät (ABF) der Universität Leipzig die Hochschulreife. Von 1952 bis 1957 Studium des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule Dresden, Abschluss als Diplom-Ingenieur. Seit 1958 ununterbrochene Tätigkeit in Bauämtern der Stadt Leipzig, so als Baudirektor in den Stadtbezirken Nordost und Mitte sowie als Abteilungsleiter Bauwirtschaft im Stadtbauamt. Ab 1990 Arbeit als Sachgebietsleiter im Hochbauamt der Stadt Leipzig. Trat 1996 in den Ruhestand. Lebt heute als Rentner in seiner Geburtsstadt.

### **Roland Weis**

Geboren am 22. August 1932 in Ummerstadt, Kreis Hildburghausen. Nach dem Schulabschluss von 1949 bis 1951 Lehre als Betonbauer bzw. Maurer in Hildburghausen. Von 1951 bis 1957 Arbeit als Maurer in mehreren Unternehmen in Thüringen; unterbrochen durch den Wehrdienst (1955-1957). Von 1957 bis 1960 Studium an der Ingenieurschule für Bauwesen in Greiz. Nach dem Abschluss als Ingenieur für Bauwirtschaftsplanung von 1960 bis 1962 Planungsleiter bzw. Sachbearbeiter für Investitionen im VEB Ausbau/VEB Baukombinat Leipzig. Von 1962 bis 1990 in unterschiedlichen Funktionen beim Rat der Stadt Leipzig tätig, unter anderem als Ingenieur für Bauwirtschaftsplanung beim Hauptplanträger Stadtzentrum und komplexer Wohnungsbau, als Ingenieur für Vorbereitung des Wohnungsbaus im Büro des Chefarchitekten sowie als leitender Mitarbeiter in der Abteilung Bauwirtschaft. Von 1991 bis 1993 beschäftigt als Leiter der Abteilung Ausschreibung und Submission beim Referat Bauverwaltung des Baudezernats der Stadt Leipzig. Nach zwei Jahren Arbeitslosigkeit seit 1996 Rentner. Lebt in Leipzig.

### **Werner Wolf**

Geboren am 15. März 1925 in Grüna (Sachsen). Zunächst kaufmännischer Lehrling und Angestellter. Von 1946 bis 1951 Studium an der Hochschule für Musik in Leipzig mit Staatsexamen im Hauptfach Klarinette; anschließend bis 1953 Studium an der Universität Leipzig mit Diplomabschluss in Musikwissenschaft. Von 1953 bis 1966 hauptberuflich musikwissenschaftlicher Mitarbeiter der »Leipziger Volkszeitung«, seither freier Mitarbeiter. Ab 1966 wissenschaftlicher Mitarbeiter, ab 1970 Dozent und bis 1980 Leiter des Fachbereichs Musikwissenschaft der Karl-Marx-Universität Leipzig. 1981 Berufung zum außerordentlichen Professor; 1990 emeritiert. 1966 mit der Dissertation »Richard Wagners geistige und künstlerische Entwicklung bis 1848« promoviert. 1979 Habilitationsschrift zur geistigen und künstlerischen Entwicklung Richard Wagners nach 1848. Von 1976 bis 1993 mit Gertrud Strobel Herausgabe von fünf Bänden »Sämtliche Briefe Richard Wagners« im VEB Deutscher Verlag für Musik Leipzig, Verfasser von Essays über Richard Wagner für Operntextbücher des Verlages Philipp Reclam Leipzig und von Begleittexten für den VEB Deutsche Schallplatten Berlin sowie von Sammelpublikationen. Von 1954 bis 1989 Autor zahlreicher Beiträge in der Zeitschrift »Musik und Gesellschaft«. Seit 1990 Verfasser von Fachbeiträgen und Rezensionen für verschiedene Musikzeitschriften und Tageszeitungen. Im Jahr 2000 Leitung und Autor für den Band »Leipzig musikalisch«, erschienen in der Edition Gallas GmbH, München. Wolf lebt in Leipzig.

**Peter Zetzsche**

Geboren am 17. August 1935 in Leipzig. Nach der Schule von 1949 bis 1951 Lehre als Bäcker. Danach Qualifizierung zum Schweißer im Verlade- und Transportanlagenbau (VTA) in Leipzig. Von 1959 bis 1963 Fernstudium an der Fachschule für Arbeitsökonomie in Plauen mit Abschluss als Ingenieur-Ökonom. Von 1963 bis 1966 Betriebsökonom bzw. Abteilungsleiter Betriebsökonomie im VEB VTA; ab 1966 bis 1971 hauptamtlicher Sekretär der SED-Grundorganisation in diesem Betrieb. In dieser Zeit Abschluss eines fünfjährigen gesellschaftswissenschaftlichen Fernstudiums. Von 1972 bis 1979 Leiter der Abteilung Wirtschaft bzw. der Abteilung Bauwesen in der SED-Stadtleitung Leipzig, danach bis 1989 hauptamtlicher Parteisekretär im VE Baukombinat Leipzig. Von 1990 bis 1991 Arbeit als Schweißer im VTA Leipzig. Von 1993 bis 1998 freiberufliche Tätigkeit als Hauptagent der Versicherungsgesellschaft »ARAG-Rechtsschutz«. Seither Rentner in seiner Heimatstadt.

**Personenverzeichnis<sup>1</sup>**

- Abendroth, Hermann 439  
 Ackermann, Kurt 73, 132, 142, 156, 178,  
 456  
 Adler, Christine 106  
 Aey, Fritz 339  
 Albert, Herbert 432, 438f.  
 Altner, Wolfgang 274  
 Angenfort, Jupp 323  
 Arndt, Otto 307  
 Aßmann, Wolfgang 404  
 Auspurg, Heinz 123, 178, 192, 200, 389,  
 468  
 Austel, Fritz 87f.
- Bach, Johann Sebastian 10, 432, 438  
 Baier, Fritz 83  
 Bartsch, Gerd 132, 178, 468  
 Bartning, Otto 115  
 Bateraue, Gustav 242  
 Bauer, Karl 67, 83  
 Becker, Rolf 349  
 Beethoven, Ludwig van 55, 438ff.  
 Behrends, Dieter 383  
 Beil, Gerhard 383  
 Bellmann, Günter 274  
 Benseler, Manfred 376  
 Berger, Hubertus 197  
 Bernhard, Jürgen 382  
 Beschnitt, Eberhard 106  
 Beyer, Walther 50, 56, 178, 330  
 Bez, Dietmar 178  
 Billig, Rolf 146, 178  
 Blaurock, Karl-Heinz 422, 428, 430, 456  
 Bloch, Ernst 204  
 Blomstedt, Herbert 441  
 Böhm, Alfred 322  
 Böhm, Gottfried 208, 210  
 Böhme, Erich 219, 426f.  
 Böhme, Manfred 197  
 Böhme, Ulrich 286  
 Börner, Kaspar 367
- Böttcher, Hans-Joachim (Ulli) 373  
 Böttke, Horst 164  
 Bollmacher, Wolfgang 375  
 Bolz, Lothar 26  
 Bonesky, Thomas 83  
 Bote, Peter 162, 232, 389, 414  
 Bräter, Wolfgang 197, 221, 389  
 Brandys, Kazimierz 9, 14  
 Brecht, Bertolt 108, 373, 415, 435  
 Brendel, Kurt 56, 62, 178  
 Brunner, Heinrich 322  
 Buchner, Adam 192  
 Bunke, Georg 322  
 Burkhardt, Werner 123, 178, 389  
 Burtzik, Klaus 197
- Chrapusta, Kazimierz 385  
 Christfreund, Walther 285f., 291  
 Churchill, Winston 387
- Dake, Joachim 300  
 Denda, Manfred 167, 178  
 Dialer, Christine 101  
 Dick, Peter 197  
 Dietrich, Werner 284  
 Dietze, Frank 170, 172, 178  
 Dockhorn, Günter 376  
 Doehler, Marta 234  
 Döring, Christian 181  
 Drechsler, Volkrad 221  
 Dreßler, Hans-Joachim 197
- Ebert, Friedrich 30  
 Edelmann, Werner 88  
 Eichhorn, Georg 178, 468  
 Eichhorn, Rudolf 387f.  
 Eichler, Günther 178  
 Eichler, Heinz 67  
 Emmerich, Friedrich 178  
 Enge, Dietrich 404  
 Erbe, Manfred 106

1 Namen von Autoren von Beiträgen des Buches wurden nur aufgenommen, soweit sie von anderen erwähnt werden. Ebenso sind aus den Fußnoten nur Angaben mit biographischem Inhalt berücksichtigt worden.

- Etzold, Gustav 322  
 Felz, Achim 167, 212, 214  
 Fest, Georg 178  
 Fiedler, Kurt 274  
 Fiege, Marthel 88  
 Fischer, Dietmar 130, 159, 170, 173, 178,  
     225, 232, 235, 349  
 Fischer, Klaus 404  
 Fischer, Rudolf 436  
 Förchner, Günter 286, 296  
 Forner, Johannes 437  
 Franke, Ullrich 378  
 Frauendorf, Klaus 380  
 Fraustadt, Konrad 404  
 Freyberg, Alfred 179  
 Friedmann, Yona 128  
 Friedrich, Helmut 428  
 Fröhlich, Paul 67, 83, 189, 200, 203,  
     208, 366, 389ff., 436  
 Fuchs, Johann Gregor 181
- Gebhardt, Frieder 197, 200  
 Gehrhardt, Günther 197  
 Gehrke, Rudolph 366  
 Geißler, Wolfgang 67, 69, 107, 130, 132,  
     145, 173, 178, 203, 349, 388f., 408,  
     428ff.  
 Gelbke, Karl 88f.  
 Gerlach, Manfred 88  
 Gibbisch, Hans 178  
 Giesler, Hermann 117, 178  
 GläB, Walter 250, 274  
 Glissmeyer, Hans 288, 294, 296, 305  
 Göller, Heinrich 197  
 Göschel, Eberhard 124, 208, 212, 214  
 Goethe, Johann Wolfgang von 10  
 Görtz, Wilfried 221  
 Gormsen, Niels 208, 211  
 Goßmann, Hans E. 456  
 Grahl, Wolfgang 286  
 Grau, Winfried 263, 378  
 Gregor, Kurt 89  
 Gregotti, Vittorio 215  
 Grimm, Frank 150  
 Grönwald, Bernd 230
- Gross, Ambros G. 130, 132, 142, 150, 156,  
     170, 178, 178, 311, 389, 394, 457  
 Große, Kurt 263, 378  
 Großmann, Hans 197  
 Grützner, Erich 67  
 Günter, Herbert 88  
 Gurgel, Udo 404  
 Gutzeit, Fritz 373
- Hahn, Lothar 392f.  
 Hartig, Rudolf 88  
 Haupt, Gerhard 339  
 Havlicek, Walter 219  
 Heine, Karl (Carl Erdmann) 10, 99  
 Helbig, Edith 468  
 Hemmerling, Kurt 435  
 Henselmann, Hermann 68, 127, 201,  
     203f., 214, 367, 393f.  
 Herz, Joachim 434f.  
 Heynisch, Werner 392f.  
 Hillmann, Siegfried 132, 178  
 Hodes, Josef 88  
 Hönsch, Norbert 373  
 Hofmann, Frieder 380, 413  
 Hofmann, Roland 274  
 Holtzhauer, Helmut 86  
 Holzapfel, Roland 111  
 Honecker, Erich 37f., 211, 214, 348,  
     436f.  
 Hopp, Hanns 187, 194  
 Horn, Ursula 178, 389  
 Horn, Wolfgang 221, 389
- Jackowski, Eitel 403  
 Jacob, Rudolf 178, 281  
 Jähnig, Matthias 349  
 Jastram, Jo 440  
 Jaworski, Zdislaw 382, 384f.  
 Johne, Gerd 178, 284  
 Jung, Klaus 111  
 Junker, Wolfgang 32, 47, 48, 84, 153,  
     406, 415
- Käseberg, Herbert 208  
 Kahl, Alice 457

- Kaiser, Josef 128  
 Kamann, Friedhelm 208  
 Kazmierczak, Henryk 384  
 Kegel, Herbert 439  
 Kehrer, Gerhard 320, 326  
 Kennecke, Alfred 322  
 Kennecke, Karl 322  
 Kind, Klaus 208  
 Klatte, Rudolf 366, 430  
 Kleber, Kurt 341  
 Klenke, Otto 322  
 Klingner, Wieland 274  
 Klöhn, Dieter 375  
 Kluczewski, Josef 383f.  
 Kluge, Hans-Joachim 294  
 Kluge, Volker 348  
 Knobloch, Kurt 83  
 Knorr, Heinz 178, 389  
 Kober, Siegfried 170  
 Koch, Ralf 118  
 Konwitschny, Franz 211, 433ff., 439  
 Kosel, Gerhard 25  
 Kramkowski, Boleslaw 385  
 Kramp, Jürgen 458  
 Krantz, Horst 197, 248, 255, 274  
 Kraus, Werner 204  
 Krell, Hans 10  
 Kresse, Walter 65, 67, 73, 201, 294, 388, 393, 436  
 Krick, Renate 468  
 Krogull, Walther 282, 287  
 Kühn, Heinz 307  
 Kühne, Klaus 376  
 Kühne, Max Hans 193  
 Kunz, Hilmar 263  
 Kunze, Joachim 382  
 Kunze, Peter 70  
 Kurth, Siegfried 197  
 Kurze, Gottfried 196  
 Kynast, Hans 106, 383  
  
 Ladewig, Ingo 404  
 Läsecke, Hans 274  
 Landwehr, Pater Gordian 208  
 Lang, Johannes 88  
 Lewandowski, Frieder 404  
  
 Licht, Hugo 11  
 Liberman, Ewsej Grigorewitsch 31  
 Liebknecht, Kurt 24  
 Liedke, Walter 380  
 Löber, Jürgen 146, 178  
 Löffler, Katrin 71, 203, 208, 390, 394  
 Lohagen, Ernst 51, 244  
 Lossow, William 193  
 Lotter, Hieronymus 10  
 Lucas, Walter 67, 123f., 178f., 192, 194, 197, 430  
 Lucke, Hermann 197, 212, 214  
 Ludwig, Horst 274  
  
 Maaß, Hubert 458  
 Mänicke, Kurt 117, 178f.  
 Mahnke, Arno 430  
 Mann, Thomas 55  
 Mannsfeld, Rolf 404  
 March, Werner 346  
 Markiewicz, Jerzy 384  
 Markov, Walter 204  
 Marschner, Jürgen 376  
 Martin, Manfred 67  
 Marx, Karl 129  
 Masur, Kurt 70, 211, 214, 436, 439f.  
 Matthes, Dieter 219, 380  
 Mayer, Hans 204  
 Meding, Lothar 62  
 Meisel, Wilfried 197  
 Meister, Wilfried 378  
 Mendelssohn Bartholdy, Felix 10, 432, 438, 440  
 Merz, Heinz 113  
 Michler, Helmut 146, 178  
 Mittag, Günter 114  
 Möbius, Wolfgang 404  
 Mogge, Wolfgang 376  
 Momper, Walter 348  
 Morgenstern, Heinz 274  
 Müller, Erich 382, 383  
 Müller, Hans-Joachim (Jochen) 69, 70, 428  
 Müller, Karl-Heinz 73, 80, 110, 261, 307  
 Müller, Thomas 352  
 Müller, Wolfgang 197, 219, 221, 389, 468



Münze, Otto 339

Nadler, Hans 365ff.

Näther, Gerhard 104

Näther, Joachim 214

Nattrodt, Walter 322

Naumann, Dieter 374

Neumann, Vaclav 211, 436, 438f.

Neumann, Werner 369

Niemitz, Heinz 67

Nierade, Kunz 188, 191f., 194, 435

Nowotny, Kurt 197

Ober, Helmut 69, 70, 425, 428

Oehring, Hans-Hermann 130, 389

Oerter, Wolfgang 88

Opitz, Max 56f.

Ostwald, Werner 111

Panzer, Harry 67

Pater Gordian siehe Landwehr

Paulick, Richard 387f.

Paulus, Josef (Sepp) 367

Penndorf, Jürgen 376

Petzold, Hermann 423, 426, 430

Petzold, Siegfried 197

Pluta, Siegfried 178

Poller, Klaus 197

Pollrich, Gerhard 376

Pommer, Max 230

Poppe, Lothar 111, 383

Prag, Joachim 83

Puff, Artur 89

Queck, Werner 204, 393

Rathmann, Lothar 69, 105

Reagan, Ronald 348

Rebner, Helmut 404

Rehbein, Gerhard 294

Reimann, Günter 378

Reimann, Max 323

Reise, Falko 374

Reiß, Günter 221

Ricken, Herbert 214

Riedel, Rudolf 284, 311

Riehl, Felix 389

Rietschel, Ernst 367

Ritter, Hubert 116, 178, 347

Rösler, Wolfgang 111

Rogatko, Janusz 385

Rohrer, Rudolf 193, 197, 255

Roschig, Andreas 221

Rosner, Clemens 203, 208

Roßbach, Arwed 204

Roßberg, Konrad 292

Roßberg, Kurt 50, 242

Rudorf, Siegfried 296

Rüger, Siegfried 296

Sachs, Günter 274

Sack, Paul 22

Scheibe, Wolfgang 197, 200, 219

Scheibner, Jörg 274, 374

Scheller, Heike 236

Schertz, Wolfgang 378

Schiller, Friedrich 10

Schindler, Siegward 413

Schinkel, Karl Friedrich 189

Schlegel, Siegfried 459

Schlosser, Wilfried 283, 425, 429, 459

Schmidt, Heinz 67

Schmiechen, Karl 231

Schnabel, Astulf 404

Schnabel, Hubert 459

Schneider, Berthold 196

Schöbel, Werner 274

Schön, Herbert 329

Schön, Karl 62

Schön, Lieselotte 107

Schönfeld, Kurt 106

Scholz, Ernst 20

Scholz, Gerhard 219

Schreiner, Wolfgang 197

Schröder, Joachim 106

Schrödl, Erwin 146, 178

Schürer, Gerhard 37, 108

Schulze, Johannes 130, 132, 164, 167,

178, 389, 468

Schulze, Peter 274, 374

Schumann, Horst 83

Schunk, Claus 404

- Schwalbe, Wolfgang 429  
 Schwarz, Jürgen 178  
 Schwarze, Gottfried 178  
 Seidel, Bernd 348, 352  
 Seltz, Günther 197  
 Seydelmann, Helmut 435  
 Sieg, Volker 124, 197, 208, 212, 214  
 Siegel, Horst 73, 130, 178, 204, 214, 224,  
     230, 291f., 311, 352f., 366f., 412,  
     423, 429f., 459  
 Siegmundt, Manfred 289  
 Skoda, Rudolf 197, 208, 212, 214, 439  
 Skujin, Peter 170  
 Slobin, Nikolai Andrejewitsch 260  
 Smolian, Alexander 212, 219  
 Souradny, Karl 194  
 Speer, Albert 117  
 Sprenger, Helmut 221  
 Stange, Witlof 460  
 Staszewski, Zbigniew 384f.  
 Steib, Felix 230  
 Stein, Walter 284, 311  
 Steinigeweg, Friedrich 208, 210  
 Stentzler, Leopold 230  
 Steude, Kurt 88  
 Strobel, Hans 116f., 178  
 Sziegoleit, Winfried 212, 214  
  
 Tannenberg, Otto 339  
 Taubert, Franz 322  
 Tesch, Joachim 460  
 Thälmann, Ernst 323  
 Thiele, Waldemar 430  
 Thomas, Karl 286  
 Trufanow, Nikolai Iwanowitsch 49, 239  
  
 Uhlich, Hans-Erich 62  
 Uhlig, Joachim 274  
 Uhlig, Lothar 111  
 Uibe, Peter 300  
 Ulbricht, Walter 25, 37, 67f., 87, 122,  
     188, 203, 208, 246, 366, 374, 392f.  
 Ullmann, Ernst 366  
 Ullmann, Helmut 124, 197, 203f., 388,  
     390, 393f., 428  
 Ullrich, Harry 461  
  
 Ullrich, Theo 107, 349  
 Unger, Manfred 50  
 Urbanski, Wolfgang 204, 393  
  
 Vierling, Johannes 329  
 Voegelin, Eric 396  
 Voigt, Brigitte 106  
 Vollschwitz, Rainer 197  
  
 Wagner, Marianne 111  
 Wagner, Richard 63, 434  
 Wallich, Peter 197  
 Walter, Dieter 111  
 Walther, Günter 197  
 Weis, Roland 461  
 Wellner, Hans-Dieter 197f., 204, 206,  
     221, 395  
 Wendorf, Walther 225, 468  
 Wetzel, Klaus 105  
 Wierzbicki, Jerzy 386  
 Wiesenhütter, Gerhart 439  
 Winter, Christian 196, 203f., 212, 394  
 Winzer, Erich 197  
 Wötzel, Roland 83, 414  
 Wojcik, Zdislaw 385  
 Wolf, Christa 42  
 Wolf, Werner 461  
 Wonsack, Friedrich 382  
  
 Zeigner, Erich 50, 56, 88, 118, 189, 240,  
     276, 433  
 Zeitschel, Helmut 411  
 Zetzsche, Peter 462  
 Zimmer, Wolfgang 274  
 Zimmermann, Ernst 208  
 Zscherneck, Wolfgang 255, 259f., 373,  
     375  
 Zumpe, Karl 436

## **Zeittafel zum Bauen in Leipzig von 1945/49 bis 1990**

*Horst Siegel*

Anfang der 80er Jahre regte ich an, die »Zeittafel« zu erarbeiten. Im Büro des Chefarchitekten der Stadt Leipzig (BCA) haben unter meiner Leitung *Heinz Auspurg, Wolfgang Müller, Johannes Schulze, Walther Wendorf* und *Georg Eichhorn* die Grundaussagen zusammengetragen, mit den Fachorganen des Rates der Stadt Leipzig abgestimmt und überprüft. Von *Edith Helbig* und *Renate Krick* wurden die Daten und Objekte auf die »Zeittafel« übertragen. Zunächst sind Aktivitäten bis einschließlich 1984 in der Übersicht erfasst worden; das tabellarische Schema war jedoch bereits für den Zeitraum bis 1990 vorbereitet. Die Ergänzung erfolgte durch *Gerd Bartsch*.

Die wesentlichen Quellen waren: »LEIPZIG gestern – heute – morgen. EIN ATLAS.« (1946); Statistische Jahrbücher der Stadt Leipzig 1961-70; Architekturführer DDR – Bezirk Leipzig; Karte der Standortgenehmigungen des BCA; Beschlüsse zu Volkswirtschafts- und Haushaltsplänen der Leipziger Stadtverordnetenversammlung; die Angaben der Fachabteilungen des Rates der Stadt Leipzig; der Bauunternehmungen sowie das Statistische Jahrbuch der Stadt Leipzig 1991 (22. Band). Bei Objekten ist der Baubeginn bzw. der Zeitpunkt für die Grundsteinlegung eingetragen worden; die Anzahl der Wohnungen (WE) wurde gerundet.

Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben; jedoch haben wir uns bemüht, die entscheidendsten Aktivitäten sowie Daten zu erfassen und diese in der beigefügten Übersicht nach folgenden Gliederungspunkten zu dokumentieren:

- Wichtige Ereignisse zur gesellschaftlichen Entwicklung und Volkswirtschaftsplanung;
- Einwohner und Haushalte, Enttrümmerung, Aussonderung und Abbruch;
- Generalplanungen und Direktivplanungen sowie Industriebaumaßnahmen;
- Entwicklung des Wohnungsfonds, einschließlich Neubau, Modernisierung und Rekonstruktion;
- Stadtzentrum – Planen, Bauen, Denkmalpflege und Fußgängerbereiche;
- Messe-, Kultur- und Universitätsbauten, Schulen und Vorschulen, Kirchen;
- Bauten für Handel, Dienstleistungen, Gesundheitswesen, Sport und Freizeit;
- Maßnahmen der technischen Infrastruktur (Verkehr / stadtechnische Erschließung);
- Park- und Kleingartenanlagen, Zoologischer Garten und Aufforstungen;
- Städtebauliche Wettbewerbe und Kolloquien;
- Oberbürgermeister, Stadtbaudirektoren, Chefarchitekten der Stadt, Direktoren der Baubetriebe und Landschaftsgestaltung.

Wegen der Größe des Originals (60 x 125 cm) wird das Faltblatt verkleinert in der Umschlagtasche wiedergegeben.