

# Möglichkeiten und Grenzen für moderne Architektur in historischen Ensembles

Diskussionen um modernes Bauen in historischen Ensembles kreisen oft um Fragen, wie moderne Architekturformen und insbesondere Fassadengestaltungen stimmig in eine gewachsene Umgebung eingepasst werden können. In den vergangenen Jahren erließen einige Städte Altstadtsatzungen mit detaillierten Vorgaben hinsichtlich Dachform, Fenstergestaltung, Materialverwendung etc. - in der Annahme, dass die Denkmalschutzgesetzgebung allein den Erhalt historischer Ensembles nicht sichern kann. Dieser Weg kann erfolgversprechend sein, sofern ein allgemeiner gesellschaftlicher Konsens in der Stadtgesellschaft darin besteht, ein historisches Stadtbild vor modernen Gestaltungs- und Planungsmerkmalen zu schützen. Wird jedoch der Modernität eine besonders hohe Priorität zugewiesen wird, gilt es jedes Denkmal per Eintragung in der Denkmalliste zu schützen, da ein allgemeiner Ensembleschutz vielfach versagt.

Der Historische Verein Memmingen hat sich mit diesem Fragenkomplex im Zusammenhang mit der bevorstehenden Sanierung des Gebietes zwischen Kalch-, Bahnhof- und Maximilianstraße bereits mehrfach befasst. Die von Drees-Sommer erarbeitete Grundlage des nun angelaufenen Investitionswettbewerbes enthält nur wenige konkrete Vorgaben für potentielle Investoren hinsichtlich Städtebau und Denkmalschutz. Deshalb wird sich der Historische Verein Memmingen in den folgenden Monaten um zwei Bereiche kümmern:

- a) **Recherche und Publikation von Informationen zur Häusergeschichte** (vgl. Statement des Historischen Vereins zum Tag des offenen Denkmals 2011, Beitrag zur Hausgeschichte Bahnhofstraße 6 im „Spiegelschwab. Heimatbeilage der Memminger Zeitung“ Nr. 5, Dezember 2014).

Hinweise des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege zur hohen Bedeutung einzelner Gebäude im Bahnhofsareal sollen unterstützt werden. Auch Häuser an der Memminger Reichsstadt-Peripherie (Kalchstraße) und am Tor Memmingens zur Moderne

(Bahnhofstraße) besitzen ihre je eigene Geschichte, die sie als Zeugnisse einer kraftvollen Entwicklung Memmingens im Spätmittelalter und im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts ausweist.

- b) **Weiterführende und grundsätzliche Überlegungen zur Flächensanierung**

Da der Schutz einzelner Gebäude für sich allein noch keine städtebaulich gelungene Sanierung herbeiführen kann und wird, sind jenseits der möglichen Denkmaleigenschaft einzelner Gebäude Mittel und Wege zu finden, die eine Neubebauung brachliegender Flächen ohne Schaden für die benachbarten Ensembles möglich machen. Diesem Aspekt widmen sich die folgenden Zeilen.



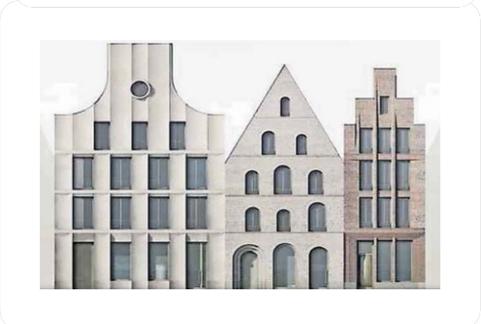
## **Beispiel: Wiederaufbau des Lübecker Gründungs Viertels**

Bisweilen lohnt ein Blick über den eigenen Zaun, etwa nach Frankfurt (vgl. Berichterstattung in der „Welt“ vom 8. April und in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 11. April 2015) oder in die Hansestadt Lübeck. 1942 ging das dortige Gründungs Viertel und damit eine der historischen Keimzellen im Bombenhagel verloren. An seiner Stelle wurden in den 1950er Jahren zwei Schulgebäude errichtet. Dabei folgten die damaligen Stadtverantwortlichen einer Wiederaufbauplanung, „die eine Abkehr von der historischen Parzellenstruktur und Hinwendung zu einer aufgelockerten Stadt thematisierte. Die großmaßstäblichen Solitärkörper der Schulen stellten einen vollständigen Bruch mit der historischen Stadtstruktur der Lübecker Altstadt dar, die durch eine kleinteilige Parzellenstruktur und eine straßenraumbildende geschlossene Bebauung geprägt ist. Das historische Stadtgebiet mit gemischter Nutzung wurde dadurch in ein monofunktionales Quartier umgewandelt.“ (Auszug aus Informationsbroschüre der Stadt Lübeck, 2014, vgl. Berichterstattung in der Süddeutschen Zeitung vom 16. Febr. 2015).

Demnächst soll das Viertel nun wieder und diesmal im Sinne einer „Kritischen Rekonstruktion des historischen Stadtgrundrisses“ bebaut werden. Im Zentrum der städtebaulichen Vorüberlegungen stand und steht dabei die Parzelle, die sich „einerseits an den historischen Vorgaben orientiert und andererseits aber auch den heutigen funktionalen Anforderungen gerecht wird. Ziel ist es, nicht die historische Altstadt zu rekonstruieren, sondern vielmehr eine adäquate Antwort für das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der vorhandenen Strukturen und ihrer Gesetzmäßigkeiten zu finden.“



Zunächst wurde im Frühjahr 2014 ein Bebauungsplan erarbeitet, der „den heutigen funktionalen Anforderungen gerecht wird und für Maßstab, Vielfalt und Flexibilität im alten Stadtgrundriss“ sorgt. In den Erdgeschossen sind Läden, Gastronomie, Dienstleistungsnutzungen zur Belebung des Wohnquartiers vorgesehen. Anschließend fand ein Wettbewerb zur Fassadengestaltung statt, an dem sich 133 Architekturbüros aus ganz Europa beteiligten.



Derzeit werden die Grundstücke ausgeschrieben; die Bebauung nach dem Muster ausgewählter Wettbewerbsentwürfe soll 2016/17 erfolgen.

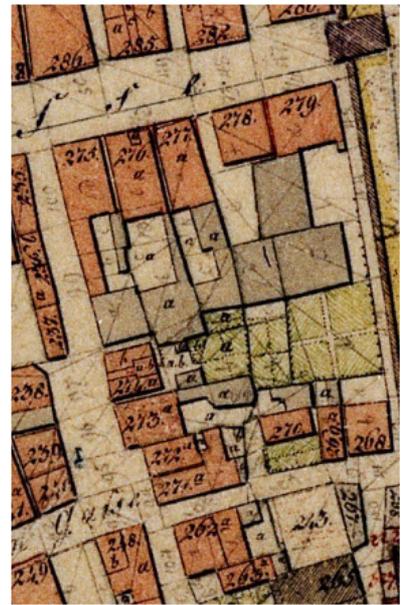
## **Kleinteiligkeit als Grundsätze moderner Stadtsanierung**

Lässt sich das Lübecker Projekt auf Memmingen übertragen? Gewiss nicht im Detail, da das Memminger Quartier sich als heterogenes Ensemble zeigt, wenn man seine Entwicklung in den vergangenen 150 Jahren analysiert. Genau besehen haben wir es mit zwei Ensembles zu tun:

- a) Ensemble „Östl. Kalchstraße, Heiden-/Rosengasse“
- b) Ensemble „Nördliche Bahnhofstraße / östliche Maximilianstraße“

### **Ensemble „Östl. Kalchstraße, Heiden-/Rosengasse“ (Reichsstadt)**

Die geschlossene Straßenrandbebauung entlang der Kalchstraße zeugt vom Werden der Stadt seit dem Spätmittelalter. Erhebliche Teile der Bausubstanz aus reichsstädtischer Zeit sind erhalten – durchaus vielfältig, aber fast durchwegs basierend auf den mittelalterlichen Parzellenzuschnitten. Dieses herausragende und größtenteils in seiner originalen Bausubstanz erhaltene Ensemble sollte weder (weiter stadteinwärts) durch einen Steg, noch durch eine Neubebauung (zwischen Heidengasse und Bahnhofstraße) gefährdet werden, zumal Teile im 2. Weltkrieg schwer beschädigt und östlich der Heidengasse größtenteils nicht mehr vorhanden sind. Mit seinen Nebengebäuden und Freiflächen hinter der einst meist geschlossenen und geringgeschossigen Straßenrandbebauung entlang von Heiden- und Rosengasse erinnert das Quartier an weite Teile der südlichen Altstadt.

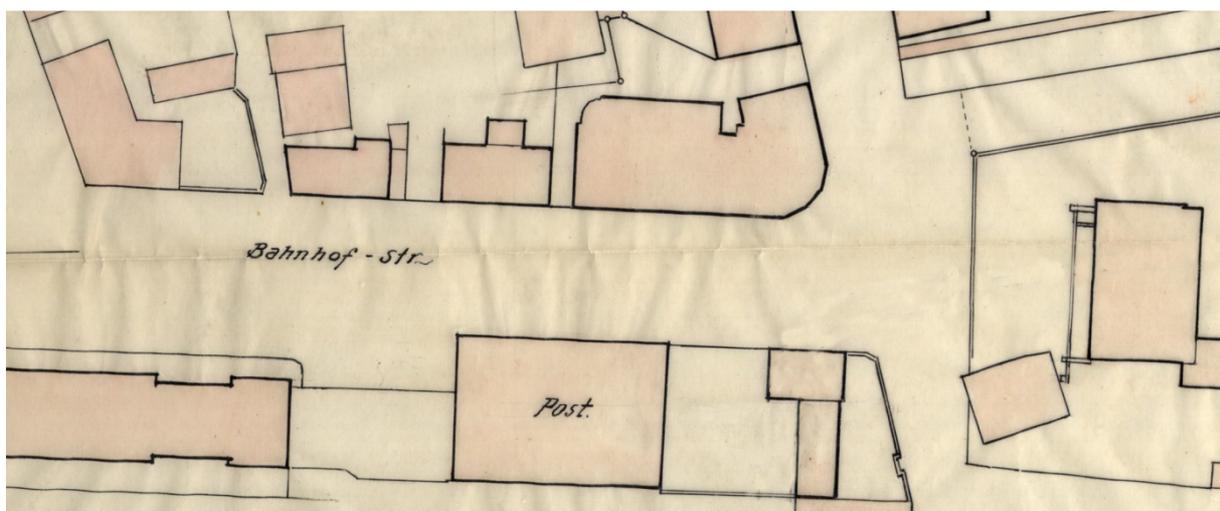


Entstehungszeit: vor 1800

Zahl der Parzellen: 4 (Nordseite der Kalchstraße)  
5 (Südseite der Kalchstraße)  
ca. 10 (östl. Heiden-/Rosengasse)  
ca. 8 (westl. Heidengasse)

### **Ensemble „Nördl. Bahnhofstraße / östliche Maximilianstraße“ (Gründerzeit)**

Südlich der Kalchstraße entstanden seit den 1860er Jahren entlang der neuen Bahntrasse staatliche, gewerbliche und private Gebäude – hohe, dreigeschossige Solitärbauten ohne geschlossene Straßenrandbebauung. Der Platz am Bahnhof wurde zum neuen Eingangsbereich Memmingens (s.u. Abb. Lageplan 1948).



Auch wenn 1862/63 reichsstädtische Bausubstanz mit dem Abbruch des Kalchtores und langer Partien der Stadtmauer in großem Umfang beseitigt wurde, kann doch auch festgestellt werden, dass sich die Neubauten der Gründerzeit durchaus an alten Strukturen orientierten und sie funktional fortentwickelten (Verlängerung von Kalchstraße und Maximilianstraße zum Bahnhofplatz). Leider ist ein Teil der gründerzeitlichen Bausubstanz durch Fliegerangriffe (1944/45) oder vorbereitende Maßnahmen für eine Flächensanierung (zuletzt im Oktober 2014 Bahnhofstraße 4) erheblich geschädigt. 1976 wurde sogar erstmals die ursprüngliche Parzellierung an der Maximilianstraße im Zuge des Baues des Maxi-Centers missachtet.

Entstehungszeit: 1862 (Bahnhof) - 1901 (Alte Post) - 1926 (Mayser-Villa)

Zahl der Parzellen: 1 (nördl. Bahnhofstr.)

2 (östl. Bahnhofstr.)

4 (westl. Bahnhofstr.)

2 (Nordseite der östl. Maximilianstr.)

ehemals 2 (Südseite der östl. Maximilianstr.)

### ***Geschichtsorientierte Parzellierung im Memminger Bahnhofsareal***

Seit der Bahnverkehr gegenüber dem Individualverkehr auf Autobahnen und Bundesstraßen ins Hintertreffen geraten ist, haben Platz, Straße und Gebäude vor dem Bahnhof ihre einstige singuläre Bedeutung allmählich eingebüßt. Der Einsatz rücksichtsloser Planiererraupen und die Durchführung großflächiger Sanierungen (möglicherweise auch noch ohne archäologische Sondierungen) würde das Zerstörungswerk der letzten Jahrzehnte weiter fortsetzen und dem Stadtquartier seinen individuellen Charakter rauben.

Sollte letztlich ein überdimensionierter Solitärbau in zeitgenössischer Architektur an die Stelle von Häusern des 16. bis 19. Jahrhunderts treten, wird dieser mit Sicherheit der historisch gewachsenen Umgebung widersprechen und in einem unvereinbarem Kontrast zur Bebauung auf der jeweils anderen Straßenseite stehen - in der (reichs-städtischen) Kalchstraße, in der (seit Jahrzehnten modernisierten, aber meist noch kleinparzellierten) Maximilianstraße und in der (gründerzeitlichen) Bahnhofstraße.

Dass die Sanierung des Bahnhofsareals auch mit einem neuen Verkehrskonzept verbunden sein sollte, braucht nicht weiter erwähnt zu werden. Hier erscheint ein Blick ins (mittlerweile durch den mittleren Straßenring um Memmingen längst überholte) Leibbrand-Verkehrsgutachten der 1960er Jahre mit einer zusätzlichen Nord-Süd-Tangente sinnvoll und zielführend - ergänzt um Überlegungen zur Erschließung des Bahnhofs von Osten an der Freudenthalstraße.

