

Jenseits der Elbe - ein geschichtlicher Rückblick

Autor(en): **Pente, Heinrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **110 (1992)**

Heft 11

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77875>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

immer Spuren des Zweiten Weltkrieges zu sehen.

Die Gürtelzonen rund um die historischen Städte sind aber auch voll von Bauten und traurigen Siedlungen der Vor- und Nachkriegszeit. Dazu gehören auch die grossen Industriegebiete um Halle mit all den auf Schritt und Tritt sichtbar anstehenden Problemen der «Altlasten», ferner namentlich der Kontrast zwischen alt und neu, verfallen und renoviert. Die nachfolgenden Beiträge beleuchten einige dieser Beobachtungen.

Die Reise führte ferner in die Nähe einer Stätte, die man nicht ohne sich dessen bewusst zu werden, was dort geschehen ist, umgehen durfte – Buchenwald! Es stellte sich die Frage, ob wir diesen Ort des Schreckens aufsuchen sollten, dürften, müssten oder nur aus der Ferne unsere Gedanken innehalten sollten. Mit spürbarem Unbehagen entschied sich die Gruppe mehrheitlich für einen Besuch, vielleicht

mehr aus einem Mitgefühl heraus, das zu verdrängen unaufrichtig erschien, aus einem Mitgefühl auch, das wir den Opfern schuldig zu sein fühlten. Merkwürdig berührte uns dann zur Zeit eine seltsam stimmungsvolle Wetterlage, welche eine prachtvolle Fernsicht von jener Anhöhe zuließ, als wollte die Natur die grauenvolle Geschichte Lügen strafen. Erschütternd indessen allein die Spuren der Bahnstation – für Hunderttausende Ahnungslose gleichsam Endstation; bedenklich auch die Inschrift am Eingangstor: «Jedem das Seine»!

Ausblick

Für die Teilnehmer war auch diese ZBV-Studienreise wiederum höchst interessant, äusserst lehrreich und – trotz einiger formaler Hindernisse – ein voller Erfolg, was auch dieses Mal dem ungeheuren Einsatz des Vorstandes und v.a. des organisierenden Vorstandsmitgliedes Hans Barbe zu verdanken ist.

Besonders bedeutungsvoll war bei dieser Reise der Umstand, dass man die grossen Probleme des hierzulande vielbesprochenen Systemwechsels durch eine örtliche Einsichtnahme und Konfrontation so hautnah aufnehmen konnte. Vielleicht kann man sie auf diese Weise etwas sachgerechter wahrnehmen und auch die Art der allfälligen Hilfe aus dem Westen kritischer hinterfragen.

Inzwischen sind bereits die Vorbereitungen für die nächste ZBV-Reise in vollem Gange, welche nun – bald schon traditionell alternierend – wieder in ein westliches Land führt, nämlich nach London. Nachdem die ZBV 1973 London und Umgebung aufgesucht hat, wird nun die Frage von besonderem Interesse sein, wohin die (v.a. städtebauliche) Entwicklung mittlerweile geführt hat.

Adresse des Verfassers: H. U. Scherrer, dipl. Ing. ETH/SIA, Redaktor «Schweizer Ingenieur und Architekt – SIA», 8021 Zürich.

Jenseits der Elbe – ein geschichtlicher Rückblick

Die grossen Gebiete Ostdeutschlands, wie generell auch Osteuropas, die heute im Lichte eines neuen «Europa-Verständnisses» zu betrachten sind, blicken auf eine sehr bewegte Vergangenheit zurück, die nachfolgend nochmals, aber verständlicherweise nur in ganz groben Konturen, in Erinnerung gerufen werden.

Von Konrad Adenauer, dem Kölner Oberbürgermeister und Reichstagsabgeordneten der Weimarer Republik

VON HEINRICH PENTE,
OPFIKON

und nachmaligem Bundeskanzler wird überliefert, dass er auf der Fahrt nach Berlin beim Überqueren der Elbe bei Magdeburg jeweils den Eindruck gehabt habe, nunmehr asiatischen Boden zu betreten. Wenn auch von dem bekannten Vereinfacher überspitzt formuliert und auf Grund seiner traditionell westwärts orientierten rheinisch-katholischen Herkunft sehr subjektiv empfunden, so ist in dieser Anekdote doch ein Körnchen Wahrheit enthalten. Das Herrschaftsgebiet Karls des Grossen, auf dessen Tradition sich Frankreich und Deutschland, die beiden so lange und blutig verfeindeten Nachbarn berufen, endete hier, während vor tau-

send Jahren sich östlich des Stromes dünn besiedeltes slawisches Land erstreckte. Dieses wurde erst im Verlauf der nachfolgenden 300 Jahre bis zur nunmehrigen Ostgrenze der Bundesrepublik und darüber hinaus von Deutschen kolonisiert (vgl. Bild 1). Dabei kam es durchaus auch zu friedlichem Nebeneinander und gegenseitiger kultureller und wirtschaftlicher Befruchtung. Zahlreiche Städtegründungen nach Magdeburger Recht (Verfassung) im Binnenland bis weit in das polnische und russische Gebiet hinein belegen dies. Entlang der Ostseeküste wurden im Gefolge des genossenschaftlichen Zusammenschlusses deutscher Kaufleute, der *Hanse*, vorwiegend Städte nach Lübecker Recht gegründet.

Ost-Elbische Reichsgebiete sind mit ihrer alten Bezeichnung «Mark» noch heute als ehemaliges Grenzland erkennlich. Über diese Länder wurden zur Sicherung und Stärkung kaiserlicher Positionen eigentliche Territorial-

herren als Träger und Garanten dieser Ostpolitik eingesetzt. So die Wettiner zu Beginn des 12. Jahrhunderts in den Marken Meissen und Lausitz, wo sie als Fürstengeschlechter in den nachmaligen Ländern Thüringen und Sachsen bis 1918 herrschten. So die Askanier zur gleichen Zeit in der Mark Brandenburg und auch in Anhalt, wo sie unter diesem Namen ebenfalls erst 1918 abtraten. Die Mark Brandenburg dagegen fiel als erbliches kaiserliches Lehen zu Beginn des 15. Jahrhunderts den Hohenzollern zu, die ja bekanntlich mit ihrem letzten «Obersten Kriegsherrn» Kaiser Wilhelm II. nach verlorenem Krieg 1918 ab danken mussten.

Der Reichsgedanke

Der Reichsgedanke als elastische und strapazierfähige Klammer, allen partikularistischen fürstlichen Eigeninteressen zum Trotz, hat durch fast alle Wechselfälle der Geschichte hindurch Bestand gehabt. Sogar dann noch, wenn einzelne Reichsfürsten untereinander oder gegen den Kaiser Krieg führten, oder aber zu Beginn des 18. Jahrhunderts zur eigenen Rangerhöhung sich, zunächst ausserhalb des Reichsgebietes, zu Königen wählen liessen oder selber ernannten. Das Haus Hannover, mit den Stuarts verwandt, übernahm den englischen Thron in Erbfolge. Wettin



Bild 3. Das sowjetische Satellitensystem in Europa nach 1945 (Quelle: dtv-Atlas zur Weltgeschichte, München 1966, Band 2)

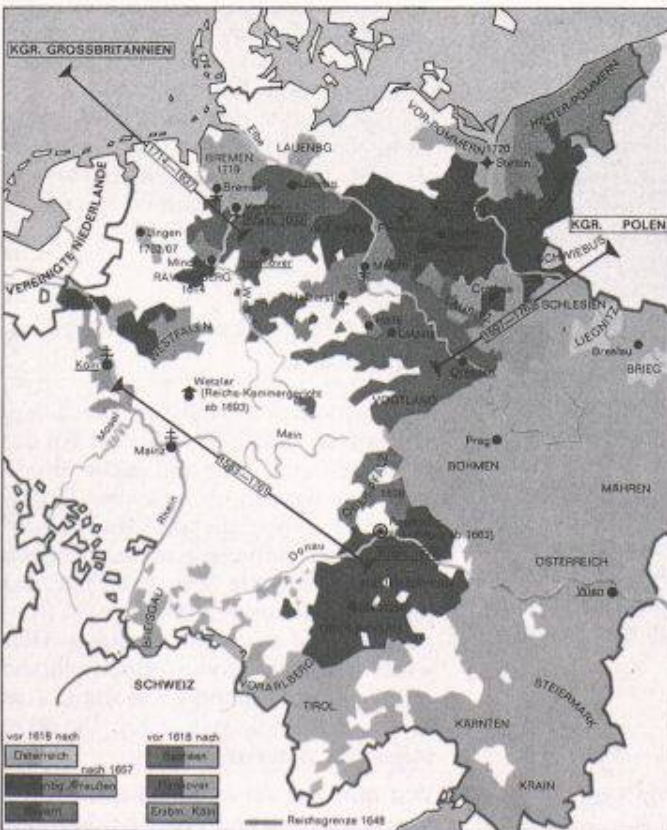


Bild 1. (links oben) Das Deutsche Reich 919-1024 (Quelle: dtv-Atlas zur Weltgeschichte, München 1964, Band 1)

Bild 2. Die Territorien der deutschen Reichsfürsten im 17. und 18. Jahrhundert (Quelle: dtv-Atlas zur Weltgeschichte, München 1964, Band 1)

mit August dem Starken und als Nachfolger sein Sohn liessen sich zu Königen in Polen wählen. Dies löste übrigens in ihren protestantischen Stammländern, in denen ja bekanntlich unter dem Schutz eben dieses Fürstenhauses im 16. Jahrhundert gegen Kaiser und Papst die Reformation ihren Anfang nahm, erhebliche Unruhe aus, konnte doch in Polen nur ein Katholik König werden. Das Haus Hohenzollern schliesslich, welches als Exklave im Königreich Polen seit 1660, dem Frieden von Oliva, ein kleines, souveränes Herrschaftsgebiet, nämlich Preussen, besass, liess sich mit seinem damaligen Fürsten Friedrich zum «König in Preussen» krönen (vgl. Bild 2).

Das war eine unter ziemlich kümmerlichen Umständen herbeigeführte Rang-erhöhung. Sie spornte jedoch das Bestreben der Hohenzollern an, umsichtig

die machtpolitische Auffüllung des neuen Titels zu betreiben. Dies gelang ja dann auch einige Generationen und Kriege später – nur von militärischen und politischen Rückschlägen zur Zeit Napoleons unterbrochen – bis zum Titel «Deutscher Kaiser» recht eindrucksvoll. Bismarcks Bündnis- und Konfrontationspolitik half um die Mitte des vorigen Jahrhunderts mit, das Reich, welches als Folge des unter Napoleons Protektorat gebildeten Rheinbundes für 65 Jahre aufgelöst war, in neuer Form unter Preussens Führung wieder aufzurichten.

Nochmals «neue Staaten»

Der verlorene 1. Weltkrieg führte in Zentraleuropa, ohne dass es dort zu einer blutigen Revolution gekommen

war, zu einer eigentlichen «Fürstendämmerung», aus deren ehemaligen Herrschaftsgebieten sich zum Teil neue Staaten konstituierten. Neue Grenzen wurden gezogen, ohne dass in Versailles, dem Ort der Friedenskonferenz, dadurch entstehende Minderheitenprobleme gelöst wurden. Neue Spannungen entstanden, und geschürt durch die aggressiv-expansive Aussenpolitik des Deutschen Reiches unter Führung der Nationalsozialisten wurde nur 20 Jahre nach dem Ersten ein Zweiter Weltkrieg entfacht. Gegen dessen Ende begegneten sich bei Torgau, unweit von Magdeburg, Soldaten der sowjetischen und der amerikanischen Alliierten. «Asien» war, als Hegemonialmacht, an die Elbe zurückgekehrt... (vgl. Bild 3).

Adresse des Verfassers: H. Pente, Architekt, Grätzlistrasse 46, 8152 Opfikon.

Verkehrssituation in Ostdeutschland

Macht Erfahrung klüger?

Das Verkehrssystem Ostdeutschlands wird der «eruptiven» Verkehrsentwicklung trotz enormer baulicher Anstrengungen kaum gewachsen sein. Der oft geäusserte Wunsch nach einer – gestützt auf den Modal-Split in der Vergangenheit – neuen Einstellung zum motorisierten Verkehr ist illusorisch. Zu gross ist das Mobilitätsbedürfnis der Wohnbevölkerung und zu stark die Angst, die wirtschaftliche Entwicklung zu bremsen.

Auf einer Reise in die neuen Bundesländer können die Verkehrsprobleme nach der Wiedervereinigung nur von

VON GIOVANNI GOTTARDI,
ZÜRICH

aussen, aus der Sicht eines Verkehrsteilnehmers beurteilt werden. Das Bild ist sehr facettenreich, die Verkehrsinfrastruktur bietet im Frühjahr 1991 einen recht erbärmlichen Eindruck, die Verkehrsnachfrage ist vor allem auf den Autobahnen und in den grösseren Städten sehr gross, westliche Automarken beherrschen die Szene. Anders im ländlichen Gebiet, wo die Nachfrage noch nicht so augenfällig wirkt und der Trabi noch häufiger anzutreffen ist.

Wunschbilder für den morgigen Verkehr, von westlichen Idealvorstellungen geprägt, werden oft laut: Beibehaltung des hohen Anteils öffentlicher Verkehr, möglichst die Planungsfehler des Westens nicht wiederholen. Ist das Bild, welches wir uns von der Schweiz aus von der Verkehrssituation in der damaligen DDR machten, überhaupt richtig: wenig Autoverkehr, viel Rad- und Fussgängerverkehr? Zum heutigen Erscheinungsbild, das hinsichtlich solcher Zielvorstellungen nicht gerade zuversichtlich stimmt, gehören auch die Verkaufsstellen für Gebrauchtwagen in fast jedem Dorf. Trotz der bunten Fähnchen nach westlichem Muster, oft der einzige Farbtupfer zwischen immer noch mehrheitlich grauen Siedlungen, sind sie

kaum Bote einer verkehrsrärmeren Zukunft.

Die meisten Fragen bleiben dem Reisenden aber unbeantwortet. Mehr Aufschluss geben die vorhandenen Statistiken und verschiedene Prognosearbeiten, die in kurzer Zeit gestützt auf die neuen Rahmenbedingungen erstellt wurden. Aussagekräftig sind dabei Vergleiche mit der alten Bundesrepublik, sowohl was das heutige Verkehrsgeschehen anbelangt, wie auch die zukünftige Verkehrssituation im Jahre 2000 oder 2010. Hat sich bis zu diesem Zeitpunkt das Verkehrsverhalten der Bevölkerung und damit das ganze Verkehrsgeschehen dem westlichen «Vorbild» angeglichen oder gibt es eine Chance, die zu nutzen bedeuten würde, Fehler jetzt zu vermeiden anstatt sie später mit grossem Aufwand zu korrigieren?

Die heutige Verkehrsnachfrage im Vergleich

Die verfügbaren Statistiken beziehen sich auf das Jahr 1988, d.h. kurz vor der Maueröffnung. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass gewisse Unterschiede auf abweichende Erhebungsarten oder Definitionen zurückzuführen sind. Die korrekte Sprachregelung bei der Bezeichnung der Staaten bzw. Bundesländer ist Sache der Politiker. Hier wird vereinfachend von Ostdeutschland und Westdeutschland gesprochen. Aus Tab. 1 gehen die damaligen Bevölkerungszahlen hervor.

Das mittlere Verkehrsaufkommen unterscheidet sich 1988 in den beiden Staa-

	Westdeutschland	Ostdeutschland
Wohnbevölkerung	62,2 Mio	16,7 Mio
Erwerbstätige	27,0 Mio	8,7 Mio

Tabelle 1. Siedlungsdaten 1988