

# Gießens Entwicklung von der mittelalterlichen Innenstadt zum modernen Geschäftszentrum

von Vermessungsrat Heinrich Schmidt

## VORBEMERKUNG

Der vorliegende Aufsatz verdankt seine Entstehung im wesentlichen der Anregung des Vorsitzenden des Oberhessischen Geschichtsvereins, Oberstudiendirektor Dr. Karl Glöckner (†). Bei Gesprächen mit dem Verfasser, in denen sich Herr Dr. Glöckner nach dem Stand des Wiederaufbaus der Innenstadt und nach weiteren städtebaulichen Maßnahmen erkundigte, sah er auch Pläne, in denen der alte und neue Zustand einzelner Bauquartiere gegenübergestellt war. Er bemerkte, daß der Bürger, der täglich durch die Innenstadt gehe, zwar den Fortschritt der Bauten, nicht aber die damit verbundenen Änderungen in ihrem ganzen Umfang und ihrer Bedeutung zu erkennen vermöge. So regte Dr. Glöckner an, die durch den Wiederaufbau bedingten Wandlungen zusammenhängend darzustellen, dies um so mehr, als ihm bis jetzt Berichte aus anderen zerstörten Städten, die diese Änderungen aufzeigten, nicht bekanntgeworden seien.

Der Verfasser griff diese Anregung gerne auf und unterzog sich der nicht leichten Arbeit, zu versuchen, alle mit dem Wiederaufbau Gießens zusammenhängenden Fragen darzustellen. Dabei ergab sich, daß die Zeit von 1945 bis zur Gegenwart nicht isoliert, sondern nur in einem größeren Rahmen betrachtet werden kann; denn ohne die Kenntnis der Vergangenheit kann die Gegenwart und ihr Geschehen nicht begriffen werden.

Aus diesem Grunde wird in Abschnitt I die Entwicklung der Innenstadt bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges gezeigt. Im Abschnitt II werden das Ausmaß der Zerstörung und die Überlegungen zum Wiederaufbau nach 1945 skizziert. Die Entstehung und der Inhalt des Aufbauplanes werden in Abschnitt III näher dargelegt. In Abschnitt IV werden die Realisierung des Planes und die sogenannten Bodenordnungsmaßnahmen beschrieben und die rechtliche Zulässigkeit der Maßnahmen begründet, die von der Stadtverwaltung ergriffen wurden, ohne die der Aufbau nicht möglich gewesen wäre. In Abschnitt V ist das Ergebnis des Wiederaufbaus, wie es der Verfasser sieht, dargestellt. Manche Probleme konnten nur angedeutet werden. Die erschöpfende Behandlung muß späteren Arbeiten vorbehalten bleiben. Nicht nur von seinem Beruf her, sondern auch zum besseren Verständnis des Textes hielt es der Verfasser für richtiger, nicht Gebäudeansichten, sondern die Grundrisse zahlreicher Bauquartiere zu zeigen. Um den Aufsatz nicht allzusehr auszudehnen, sind nicht alle Gebiete der wiederaufgebauten Innenstadt in einzelnen Plänen dargestellt worden.

Der Verfasser hat sich bemüht, so objektiv wie möglich zu sein, obwohl er mitten im Geschehen stand bzw. noch heute steht. Er war zwar an der

Konzeption des Planes Gravert nicht beteiligt, wohl aber an der Ausarbeitung des Fluchtlinienplanes, der die Detaillierung des Planes Gravert war und daher nach Weisung zu erfolgen hatte. Seine Hauptaufgabe bestand in der Verwirklichung des von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Planes bezüglich der Neuordnung des Grundeigentums.

In dem vorliegenden Bericht werden die eigentlichen geodätischen und mathematischen Fragen, die bei der Realisierung des Plans in erheblichem Umfang auftraten, nicht behandelt, weil sie reine Fachfragen sind und die meisten Leser kaum interessieren dürften. Um so eingehender hat der Verfasser versucht, die übrigen Fragen zu behandeln, zumindest sie aber anzudeuten.

Wenn der vorliegende Aufsatz dazu anregt, weitere Untersuchungen in der gekennzeichneten Art zu betreiben, so ist der Verfasser hierfür dankbar. Herzlichen Dank bin ich meinen Mitarbeitern im Amt schuldig, die mir bei der Anfertigung der Pläne behilflich waren. Nur ein Teil der Pläne konnte in diese Arbeit übernommen werden. Zu besonderem Dank bin ich der Druckerei Schmelz u. Co. in Wieseck, insbesondere ihrem Geschäftsführer Herrn Dr. H. Schmitt, verpflichtet, die die Verkleinerung aller Pläne herstellte. Soweit bei Plänen kein Hinweis auf Ursprung oder Verfasser angegeben ist, sind sie vom Verfasser mit Unterstützung seiner Mitarbeiter gefertigt.

*Heinrich Schmidt*

„Die Wurzeln des Gegenwärtigen liegen im Vergangenen.  
Das Gestern läßt das Heute verstehen <sup>1)</sup>.“

Jede Stadt ist ein Organismus, ihre Merkmale sind Veränderung und Entwicklung. Ein Gemeinwesen entwickelt sich stetig und darum in langen Zeiträumen. Treten außergewöhnliche Umstände ein, so bewirken sie sprunghafte Entwicklungen, die in kurzen Zeitspannen ablaufen und die Struktur einer Stadt wesentlich wandeln. Als Ursachen sprunghafter Entwicklungen sind etwa anzusehen:

1. Zerstörungen größeren Ausmaßes durch Naturkatastrophen und Kriege oder Entvölkerungen durch Epidemien,
2. Die Eingliederung einer aus politischen oder sonstigen Gründen vertriebenen Bevölkerung in eine neue Heimat,
3. Gesellschaftliche Wandlungen wie der Anbruch des industriellen Zeitalters im vergangenen Jahrhundert und das damit verbundene sprunghafte Wachsen der Städte. Auch die gegenwärtige Entwicklung, vielfach als zweite industrielle Revolution bezeichnet, dürfte als eine solche Ursache anzusehen sein.

#### Die Zerstörung der Innenstadt

Die um die Jahreswende 1944/45 auf Gießen durchgeführten Luftangriffe verursachten in allen Stadtteilen erhebliche Zerstörungen. Viele der außerhalb des Anlagenringes stehenden massiven Gebäude waren ausgebrannt, ihre Mauern ragten gespenstisch gen Himmel. Trotz aller Schäden konnten sie nach dem Kriege wieder weitgehend instand gesetzt

<sup>1)</sup> Wo sich die Wege kreuzen, ein dokumentarisches Bildwerk über Verkehr und Wirtschaft im Lande Hessen; Steinbock-Verlag Hannover 1961, S. 28.

werden. Die Innenstadt dagegen bot ein anderes Bild: Ihre zahlreichen Fachwerkhäuser waren nicht nur ausgebrannt, sondern in sich zusammengefallen, da ihnen das Gerippe der tragenden Balken genommen war. Große Lehm- und Aschenhaufen bedeckten das Areal der Innenstadt. Erhalten geblieben waren lediglich die massiven Kellermauern und einige der seit etwa 1900 modernisierten und dabei massiv umgebauten Gebäude. Aber auch sie waren vielfach ausgebrannt. Nach Feststellungen der Stadtverwaltung waren in Gießen rund  $\frac{2}{3}$  aller vorhandenen Gebäude zerstört, in der Innenstadt sogar etwa 80%. Eine Zerstörung in diesem Ausmaß war bis dahin unvorstellbar gewesen; viele Bürger hielten deshalb einen Wiederaufbau für unmöglich.

Trotz aller Schwierigkeiten haben der eingewanderte Bürger und der zugewanderte Flüchtling den Wiederaufbau begonnen und ihn bis heute weitgehend beendet. Es ist daher angebracht, hierüber einen ersten Bericht zu erstatten. Daß dieser nur vorläufigen Charakter haben kann, muß nicht besonders begründet werden. Eine abschließende und kritische Untersuchung aller Probleme des Wiederaufbaues ist erst in späterer Zeit möglich, wenn der vom Historiker geforderte notwendige Zeitabstand vorhanden ist. Der heutige Aufsatz will deshalb nur einen allgemeinen Überblick geben, einzelne Pläne zeigen und die Heimatforscher anregen, sich mit der baulichen und wirtschaftlichen Entwicklung unserer Stadt in den einzelnen Epochen zu befassen.

Die folgenden Ausführungen beschränken sich mit Absicht auf den Wiederaufbau der ältesten Teile der Innenstadt. Soweit hier von Bedeutung, wird auch der übrige Teil der Stadt innerhalb des Anlagenringes einbezogen.

## **I. DIE ENTWICKLUNG DER INNENSTADT BIS ZUM BEGINN DES 2. WELTKRIEGES**

Wenn die beim Wiederaufbau der Innenstadt auftretenden Probleme in ihrem vollen Umfang erkannt und gewürdigt werden sollen, muß die historische Entwicklung der Innenstadt und ihre spezifische Struktur beachtet werden, denn die Gegenwart steht immer auf den Schultern der Vergangenheit.

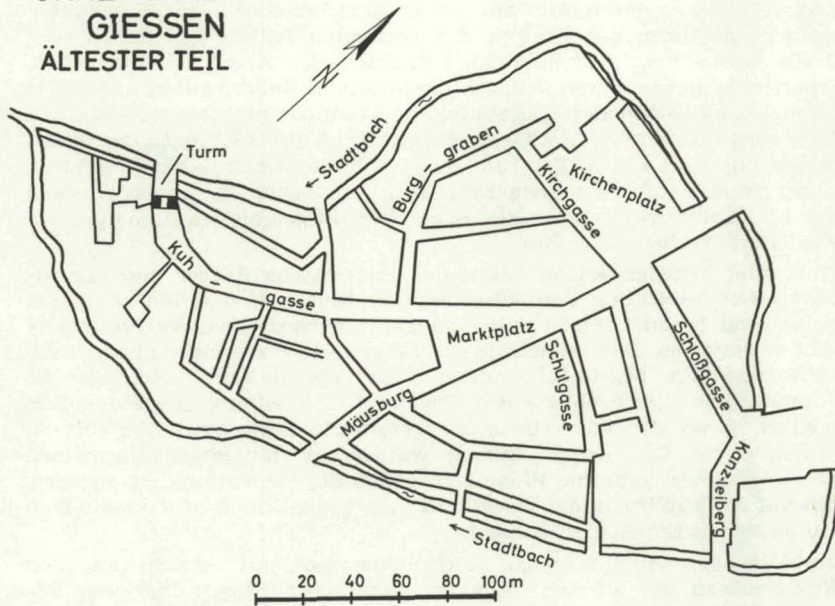
Die Struktur der Innenstadt wird deshalb in wenigen Zügen darzustellen sein, ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit erheben zu können.

Es ist allgemein bekannt, daß Gießen seit seiner Gründung bis um das Jahr 1800 Festung gewesen ist. In jeder Festung ist der Raum bis zum letzten qm genutzt worden, was jedoch nicht bedeutet, daß alle Flächen restlos bebaut sein mußten.

Die Karte zeigt den ältesten Teil Gießens innerhalb der ersten Befestigung. Teile der alten Stadtbach sind heute noch im Botanischen Garten unmittelbar hinter dem Alten Schloß zu sehen. Der Teil der Stadtbach vom Kirchenplatz bis zum ehemaligen Turm in der Kuhgasse, dem heutigen Beginn des Tiefenweges, ist überwölbt und Teil des Abwassersystems. Die übrigen Teile der ehemaligen Stadtbach sind seit Anfang dieses Jahrhunderts trockengelegt und heute überbaut.

Wird von dem großen Brand im Norden der Stadt, d. h. im Gebiet um Brandplatz und Brandgasse, abgesehen, so ist die Stadt im Laufe ihrer vielhundertjährigen Geschichte bis 1944 niemals zerstört worden. Die mittelalterliche Struktur der Innenstadt ist deshalb bis zu diesem Zeit-

## INNENSTADT GIESSEN ÄLTESTER TEIL



punkt im wesentlichen erhalten geblieben. Sie ist — vom Standpunkt des Städtebauers her gesehen — gekennzeichnet gewesen durch:

1. Eine sehr dichte Bebauung mit Wohn-, Geschäfts- und Lagergebäuden, dazwischen noch einzelne Scheunen und Stallungen aus der Zeit der Ackerbürger. Soweit die Häuser in den Jahrzehnten nach 1880 nicht gründlich umgebaut und modernisiert worden waren — von den wenigsten ist dies zu berichten —, waren sie überaltert und teilweise baufällig. Die schlechtesten von ihnen hießen im Volksmund „Kracheburgen“, vielfach kenntlich an der Abstützung der Außenwände mit Balken.
2. Sehr ungünstig geschnittene Grundstücke mit vielen Ecken und Winkeln. Viele von ihnen waren weniger als 100 qm groß oder besser gesagt klein und deshalb bis zum letzten qm bebaut. Zwischen den Häusern gab es schmale Streifen, in denen sich mancher Unrat ansammelte.
3. Sehr enge und verwinkelte Straßen und Gassen, die bei der Gründung und dem späteren Wachsen der Stadt mehr zufällig als geplant entstanden sind. (Vergl. Innenstadt, erste Befestigung, siehe oben.)
4. Unzureichende Verkehrsmöglichkeiten innerhalb des Anlagenringes, insbesondere im Bereich der ältesten Teile der Stadt, d. h. innerhalb der ehemaligen „Stadtgrab“. Wichtige Straßen der Innenstadt mußten bereits zu Anfang der 30er Jahre für jeden Fahrzeugverkehr gesperrt werden. Schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts wurde in den Sitzungen des Stadtrates über die „starke Frequentierung und Enge“ des unteren Seltersweges beredete Klage geführt und nach Abhilfe gesucht <sup>2)</sup>.

<sup>2)</sup> Bauakten des Hauses Seltersweg 2 (Gustav Geiße, früher Windecker) betr. Rücknahme der Hausfront um ca. 1 m, Verhandlungen über die Entschädigung der Gebäudeteile um 1850.

Über eine Reihe von Maßnahmen der damaligen Stadtverwaltung wird in einem späteren Abschnitt berichtet (vergl. Seite 92 ff.). Vom Soziologen her gesehen ist die Struktur der Innenstadt vor 1944 gekennzeichnet gewesen durch folgende Tatsachen:

1. Alle Wohngebäude und Geschäftshäuser der Innenstadt waren Privateigentum; ausgenommen 2 Kaufhäuser, deren Größe und Ladenfläche die eines Einzelhandelsgeschäftes nicht überschritten, waren es doch ehemalige private Geschäftshäuser.
2. Behörden, Banken sowie Büros von Gesellschaften und Versicherungen waren in der Innenstadt kaum vorhanden. Soweit ansässig, beschäftigten sie wenige Bedienstete. Sie waren von untergeordneter Bedeutung.
3. In den wichtigsten Innenstadtstraßen befanden sich zwischen den Geschäftshäusern noch reine Wohngebäude, so daß die Innenstadt noch nicht als „City“ bezeichnet werden konnte, wenn unter diesem Begriff die lückenlose Folge von Geschäfts- und Verwaltungsgebäuden in einem größeren zusammenhängenden Gebiet verstanden wird.
4. Die Umstellung der Handwerker vom Verkauf der im eigenen handwerklichen Betrieb hergestellten Waren zum Verkauf bezogener Waren oder anders ausgedrückt, von der Produktion zum Vertrieb und damit vom Handwerker zum Kaufmann, hatte seit langem begonnen, war aber noch nicht als abgeschlossen zu bezeichnen.

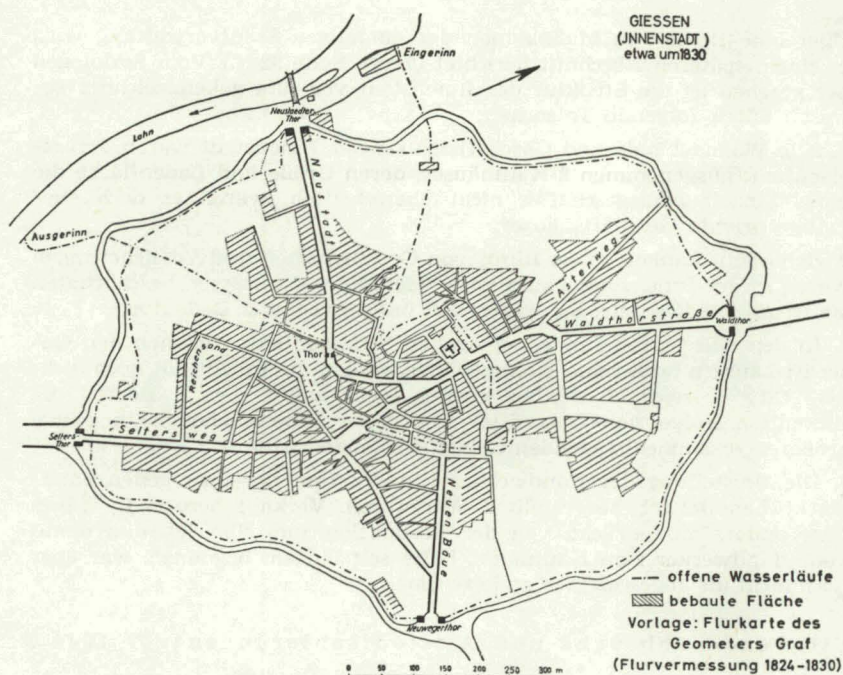
#### Straßendurchbrüche und Altstadtsanierungen vor 1944

Der im vorausgehenden Abschnitt vereinfachend geschilderte Zustand der Innenstadt vor 1944 war nicht mehr die unveränderte mittelalterliche Struktur. An dieser Stelle des Berichtes sind zwei Maßnahmen zu beschreiben, die die Innenstadt in den vorausgegangenen 130 Jahren nicht unwesentlich gewandelt hatten. Zur ersten Maßnahme gehören die verschiedenen Straßenverbreiterungen, Straßendurchbrüche und Neuanlage von Straßen, zur zweiten die Einleitung und Durchführung der ersten systematischen Altstadtsanierung, 1935 als „Altstadtsanierung I“ bezeichnet.

Zunächst sei ein kurzer Rückblick auf die Straßendurchbrüche und Straßenverbreiterungen gegeben. Die folgende Karte zeigt die Innenstadt um das Jahr 1830.

Gegenüber dem Grundriß der Innenstadt von 1944 (vergl. Seite 95) fällt sofort auf:

1. Der Anlagenring mit den breiten Straßen: Süd-, Ost-, Nord- und Westanlage ist noch nicht angelegt. Entlang der überall noch offenen „Schoor“ verläuft ein schmaler, gewundener Feldweg. Ob und in welchem Umfang er befestigt, also zu jeder Zeit befahrbar war, ist dem Verfasser unbekannt.
2. Es fehlt die Verbindung der ehemaligen Kuhgasse, der heutigen Marktstraße, zum damaligen „Reichensand“, der heutigen Bahnhofstraße, in dem Teilstück zwischen Marktstraße und der Kaplansgasse. Der Turm am Beginn der Neustadt, etwa auf der Höhe der heutigen Bäckerei Keil, ist noch nicht abgebrochen.
3. Die Schulstraße, vor 1945 die breiteste Straße der Innenstadt, ist noch eine sehr enge Gasse, selbst für kleine Fahrzeuge nicht benutzbar.



Geometer Graf: Flurkarte der Flur 1 der Stadt Giessen, Grundlage für die Aufstellung des Immobiliarkatasters von 1830

4. Es fehlen weiter:

- a) der Durchbruch der Georg-Schlosser-Straße (der früheren Kirchstraße) zur Neustadt,
- b) die Verbindung des Brandplatzes zur Ostanlage, die heutige Senkenbergstraße; das Gelände dieser Straße ist noch ein Teil des damals wesentlich größeren Botanischen Gartens sowie
- c) die Schanzenstraße, die Goethestraße und die Mühlestraße.

5. Innerhalb der „Schoor“, also innerhalb der Innenstadt, liegen noch größere unbebaute, als Gärten genutzte Flächen wie der Oswaldsgarten, das Gelände der heutigen Schillerschule und der Bereich der heutigen Plockstraße. Wer die Karte eingehender studiert, wird noch weitere Abweichungen gegenüber dem Grundriß von 1944 feststellen.

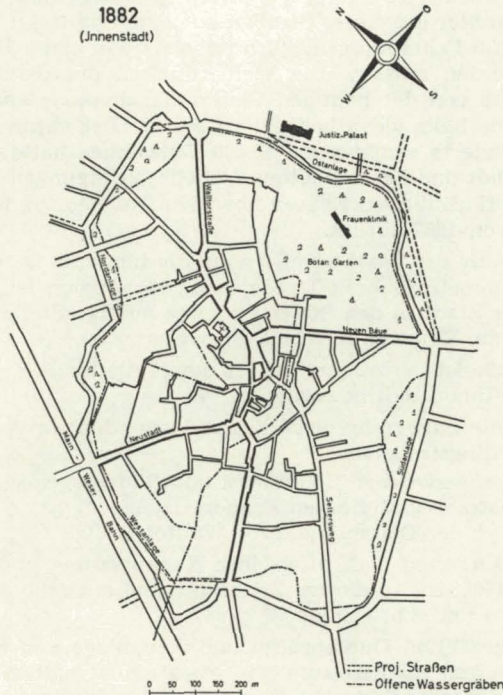
#### Die Situation um 1882

Die nächste Karte zeigt die Situation der Innenstadt um 1882.

Gegenüber der Zeit von 1830 sind zahlreiche Änderungen eingetreten. Die wichtigsten sind:

1. Die Straßen des Anlagenringes sind — wird von kleinen Teilstücken abgesehen — in ihrem heutigen Verlauf und mit der bis 1935 vorhandenen Breite ausgebaut. Die noch fehlenden Teilstücke sind in der Karte von 1882 als „projektiert“ eingetragen, das besagt, daß ihr Ausbau dicht bevorstand. Der Anlagenring verläuft nicht im Zuge des ehemaligen Feldweges mit seinen vielen Windungen entlang der „Schoor“. Er ist im allgemeinen nach außen verlegt und gleichzeitig begradigt, nur im Bereich

GIESSEN  
1882  
(Innenstadt)



Verlag Emil Roth Gießen, Karte von Gießen und Umgebung, ohne Erscheinungsjahr.  
Von Stadtbaudirektor a. D. Gravert auf etwa 1882/83 datiert.

der Goetheschule und der Brauerei Denninghoff ist der Ring nach innen gezogen. Das Gelände zwischen der „Schoor“ und dem neuen Ring ist, soweit es nicht bereits städtisches Eigentum war, von der Stadt unter Einsatz nicht unbeträchtlicher Mittel aus Privathand erworben und als Grünfläche angelegt worden <sup>3)</sup>. Der Ausbau der rund 3 km langen Anlagenringstraßen seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts ist als eine städtebauliche Leistung ersten Ranges zu bezeichnen, weil die damalige Stadtverwaltung den größten Teil der inneren Seite der Ringstraße anbaufrei hielt, so daß heute ihre Verbreiterung auf 4, in wichtigen Teilen sogar auf 6 Fahrspuren möglich ist. Die derzeitige Verengung der Kreuzung der Bahnhofstraße und Westanlage verringert nicht die Leistung und die Bedeutung, die mit der Anlage dieses Ringes verbunden war.

An dieser Stelle des Berichtes sei es gestattet, auch einen kurzen Blick auf die Entwicklung jenseits des Ringes zu tun, die mit dessen Ausbau zusammenhängt: Alle wichtigen Ausfallstraßen, die im 19. Jahrhundert angelegt wurden, stoßen ziemlich gradlinig und unmittelbar auf den neu angelegten Ring, ausgenommen der Schiffenberger Weg, der nicht konsequent auf die Südanlage geführt ist. In allen diesen Straßen, wiederum ausgenommen die Verbindung vom Ring bis zum Beginn des Schiffen-

<sup>3)</sup> Entnommen der Kaufpreissammlung der Stadt Gießen, die bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurückgeht.

berger Weges, wurden so breite Vorgärten gefordert und angelegt, daß heute eine Verbreiterung dieser Straßen auf mindestens 4, in den meisten Fällen sogar auf 5 Fahrspuren möglich ist, ohne daß ganze Häuserfronten abgebrochen werden müssen. Die Weitsichtigkeit der damaligen Stadtverwaltung sollte von der heutigen Generation dankbar anerkannt werden, besonders deshalb, wenn bedacht wird, daß Gießen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts weniger als 15 000 Einwohner hatte und daß das Wachsen der Stadt und deren heutige Verkehrsbedingungen nicht voraussehen waren. Nach diesem Exkurs über den Anlagenring hinaus kehren wir zum Plan von 1882 zurück.

2. Der Durchbruch der Marktstraße zum Reichensand ist erfolgt; diese Straße heißt nunmehr Bahnhofstraße, denn inzwischen ist der Bahnhof vom Norden der Stadt in den Süden an seine heutige Stelle verlegt worden. Der Turm am Eingang der Neustadt ist beseitigt.

3. Die Schulstraße ist verbreitert, sie ist damit für lange Zeit zur breitesten Straße der Innenstadt geworden.

4. Noch fehlen die notwendig gewordenen Verbindungen von der Innenstadt zur neuen Ringstraße wie:

- a) die Goethestraße zwischen Seltersweg und Südanlage,
- b) die Schanzenstraße und die Senckenbergstraße,
- c) der Durchbruch der Dammstraße zur Walltorstraße.

5. Alle Wasserläufe sind noch offen, ihre Kanalisierung und Fassung erfolgt erst nach 1900. Bis zu diesem Zeitpunkt sind auch die Straßendurchbrüche unter 4 a) und 4 b) erfolgt.

Die soeben aufgezählten Durchbrüche und Neuanlage von Straßen wurden im wesentlichen im Zeitraum von etwa einem halben Jahrhundert ausgeführt. Sie dokumentieren die langsame Entwicklung einer Kleinstadt zu einer Mittelstadt. Es darf dabei nicht übersehen werden, daß die verschiedenen Maßnahmen der Verwaltung nicht nur eine Verkehrsverbesserung gebracht, sondern in vielen Fällen auch eine Vergrößerung der Baugrundstücke und damit eine gewisse Auflockerung bewirkt haben. Sie sind als Vorläufer der späteren systematischen Altstadtsanierung anzusehen.

Auf Einzelheiten dieser Straßendurchbrüche und Erweiterungen kann im Rahmen dieses Berichtes nicht eingegangen werden. Es bedurfte zweifellos vieler Verhandlungen und erheblicher Mittel, um sie in jener Zeit zu realisieren, da vor 1880 im Großherzogtum Hessen keine durchgreifenden gesetzlichen Vorschriften bestanden, städtebauliche Maßnahmen zugunsten der Allgemeinheit zu erzwingen. Die Hessische Bauordnung und das dazugehörige Enteignungsrecht sind erst nach 1880 in Kraft getreten <sup>4)</sup>.

## Die Altstadtsanierung

Nunmehr ist als zweite Maßnahme vor 1944 über die nach 1930 eingeleitete 1. Altstadtsanierung zu berichten. Auch Gießen mußte sich in den Jahren nach dem ersten Weltkriege wie viele andere deutsche Städte mit der dringenden Aufgabe einer systematischen Altstadtsanierung befassen. Unter Altstadtsanierung ist nicht der Abbruch einzelner überalteter Häuser und deren Neubau, sondern die Niederlegung geschlossener Bauquartiere und ihre neuzeitliche Wiederbebauung zu verstehen. Weil auch in Zukunft

<sup>4)</sup> Die wirtschaftlichen Verhältnisse des Grund und Bodens der Stadt Gießen in den letzten 25 Jahren. Inaugural-Dissertation von Joh. Aug. Meyer, Gießen, 1903.



weitere Sanierungen auf die Stadt Gießen zukommen werden und weil diese Frage auch beim Wiederaufbau der Innenstadt von großer Bedeutung war, seien die Ziele einer Sanierung kurz umrissen; sie sind insbesondere:

1. Abbruch der alten, baufälligen und meist unhygienischen Wohn- und Wirtschaftsgebäude.
2. Verbreiterung der bestehenden Straßen und Plätze zur Aufnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs und Anlage neuer Verkehrsstraßen.
3. Erstellung neuzeitlicher Gebäude mit gesunden Wohnungen und je nach Lage auch mit modernen Läden und Büros im Erdgeschoß.
4. Hebung des sozialen Niveaus der zu sanierenden Gebiete und gleichzeitige Auflockerung der Wohndichte.

Welche dieser Einzelaufgaben mit besonderem Vorrang behandelt werden muß, ist örtlich und zeitlich verschieden.

Die beiden nächsten Karten zeigen am Grundriß des Gebietes zwischen Kirchenplatz, Schloßgasse und Marktlaubenstraße eine erste Phase der Sanierung in den Jahren von 1936 bis 1939. Damals waren die Gebäude Marktlaubenstraße 4 und 6 auf einem bereits städtischen Gelände gerade errichtet worden, ehe mit der eigentlichen Sanierung nach großangelegtem Plan begonnen wurde.

Ein kurzer Hinweis auf den Ablauf der Sanierung ist hier notwendig, weil auch bei künftigen Sanierungen ähnliche Wege eingeschlagen werden müssen und beim Wiederaufbau der Innenstadt auch angewandt wurden. Die Stadt erwarb die in dem zu sanierenden Gebiet liegenden privaten bebauten und unbebauten Grundstücke. Dann siedelte sie die Familien in andere, meist städtische Häuser um und ließ die alten Gebäude abbrechen. Nach dem Abbruch wurden zunächst die anliegenden Straßen auf das für erforderlich gehaltene Maß verbreitert. Das verbliebene Baugelände wurde sodann an die Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH Gießen in Gießen zu günstigen Bedingungen übereignet. Diese Gesellschaft wurde 1936 eigens dazu gegründet, die auf dem Wohnungssektor auf die Stadt zukommenden Aufgaben zu erfüllen. Die Geschäftsanteile dieser Gesellschaft lagen bei ihrer Gründung 1936 fast ganz im Portefeuille der Stadt, heute ist die Stadt Alleingeschafterin.

Die Wohnungsbaugesellschaft mbH Gießen errichtete alsbald auf dem von der Stadt auf städtische Kosten freigemachten Gelände einen sehr modernen und formschönen Gebäudekomplex mit Arkaden aus Londerfer Naturstein. Dieser erst Mitte 1939 bezogene Neubau ist ebenfalls, wie seine Umgebung, im Jahre 1944 zerstört worden.

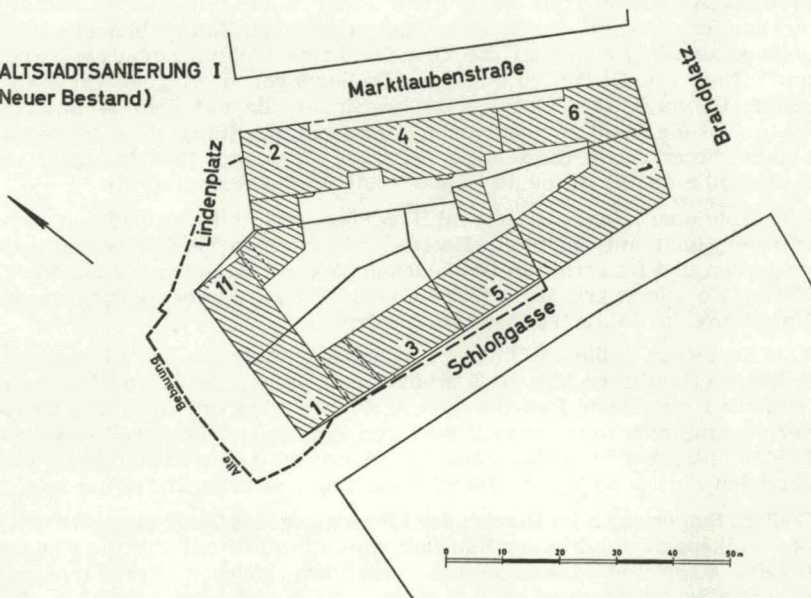
Eine Sanierung in diesem Umfange ist nur möglich, wenn aus allgemeinen, d. h. aus öffentlichen Mitteln Zuschüsse zum Erwerb der Grundstücke mit Altbauten oder zum Bau der neuen Häuser, etwa in Form von Zinsverbilligung oder verlorenen Zuschüssen gegeben werden, weil sonst die Mieten untragbar hoch sind. Auch in Zukunft wird eine Altstadt-sanierung ohne den Einsatz solcher Mittel oder Zuschüsse nicht durchführbar sein.

Weitere Sanierungen im Bereich der Löwengasse, des Teufelslustgärtchens, der Wolkengasse und in der Neustadt waren beabsichtigt, die Vorarbeiten bereits eingeleitet. Diese sollten nach dem gleichen Verfahren wie die erste Sanierung durchgeführt werden. Auch hier war vorgesehen, daß

ALTSTADTSANIERUNG  
1TEIL (1936-1939)



ALTSTADTSANIERUNG I  
(Neuer Bestand)



die Stadt die alten Häuser erwirbt, sie abbricht und die freigemachten Grundstücke durch ihre Gesellschaft bebauen läßt. Hierbei wäre das Privateigentum — wie bei der ersten Sanierung — in Gemeindeeigentum umgewandelt worden. Der Ausbruch des 2. Weltkrieges unterbrach alle Planungen und Bauten auf dem zivilen Sektor.

Die nach 1882/83 eingetretenen Änderungen im Grundriß der Innenstadt zeigt die nachfolgende Karte. Ihre Kennzeichen sind noch immer: Enge, unübersichtliche und verwinkelte Straßen und Gassen; ein zweckmäßiger Verkehrsablauf war unmöglich und jede Modernisierung einzelner Gebäude durch den Grundstückszuschnitt erheblich beschränkt.



## II. DAS AUSMASS DER ZERSTÖRUNG UND DIE DARAUS ERWACHSENEN PROBLEME

Die großen und schweren Luftangriffe gegen Ende des Krieges hatten das Gebiet nördlich der Linie: Goethestraße — Löwengasse und Mühlstraße fast vollständig zerstört, alles Leben war in diesem Bereich erloschen, kaum ein Mensch betrat das Trümmerfeld. Der südliche Teil der Innenstadt war weniger zerstört und stärker erhalten geblieben. Ein Aufbau des

## Gießen (Innenstadt)

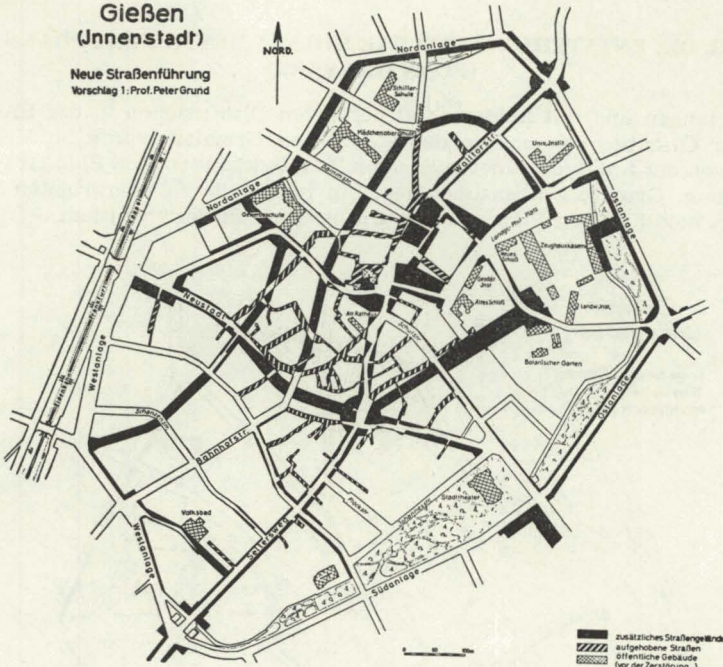


nördlichen Teiles erschien manchem Eigentümer bei dem Umfang der Zerstörung und der Schwere des Schadens unvorstellbar.

Nach Kriegsende wurde sofort, trotz aller Unsicherheit, mit Vorarbeiten und Planungen für den Wiederaufbau der Innenstadt begonnen. Die für den Wiederaufbau zuständigen Stellen wie Stadtverwaltung und Stadtverordnetenversammlung, aber auch die Eigentümer der zerstörten Gebäude waren sich darin einig, daß ein Wiederaufbau auf den alten Fundamenten und Grenzen und damit in den seitherigen engen Straßen und Gassen nicht erfolgen könne. Über den Umfang der notwendigen Straßenverbreiterungen und die Art des Aufbaues bestanden erhebliche Meinungsverschiedenheiten, die immer größer wurden, je intensiver man die Probleme des Wiederaufbaus erörterte. Um sachliche Diskussionsgrundlagen zu erhalten, wurden bekannte Städteplaner, aber auch einheimische Architekten durch die Stadtverwaltung aufgefordert, Vorschläge auszuarbeiten. Zwei dieser zahlreichen Entwürfe werden im Bild gezeigt. Auf das Für und Wider und die mögliche Reasilierung der einzelnen — auch der nicht gezeigten — Vorschläge einzugehen, ist nicht Aufgabe dieses Berichtes.

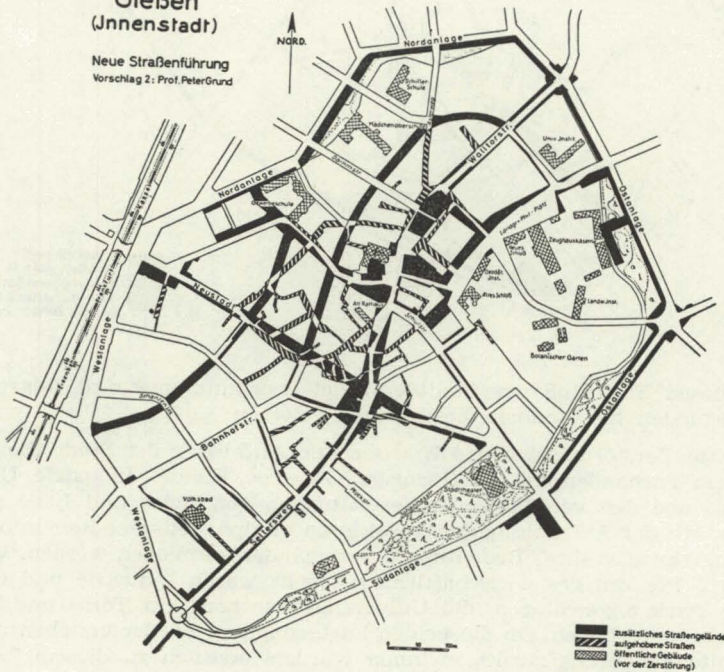
## Gießen (Innenstadt)

Neue Straßenführung  
Vorschlag 1: Prof. Peter Grund



## Gießen (Innenstadt)

Neue Straßenführung  
Vorschlag 2: Prof. Peter Grund



Nach Planunterlagen des Grundstücks- und Vermessungsamtes

### III. DIE ENTSTEHUNG UND DER INHALT DES AUFBAUPLANS (PLAN GRAVERT)

Nach langen und mit Leidenschaft geführten Diskussionen in der Presse, in der Öffentlichkeit und in den städtischen Gremien wurde im Herbst 1948 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen, den Plan Gravert in seinen Grundzügen anzunehmen, ihn in Details zu überarbeiten und diesen modifizierten Plan so rasch wie möglich zu verwirklichen.



Für diesen Entschluß der Stadtverordnetenversammlung sind folgende Überlegungen insbesondere bestimmend gewesen:

1. Bis zur Zerstörung war das Wachsen und Aufblühen der Stadt Gießen von dem Vorhandensein von Garnison, Gewerbe, Handel, Industrie, Universität und den verschiedenen Verwaltungen von Reich und Land getragen. Mit der Aufzählung dieser Faktoren in alphabetischer Reihenfolge soll ein Abwägen ihrer Bedeutung untereinander vermieden werden. Von diesen 6 Pfeilern des wirtschaftlichen Lebens waren Industrie und Gewerbe stark angeschlagen, die Universität nur noch ein Torso und die Garnison aufgehoben. Ob die beiden letztgenannten wieder erstehen und ihre alte Bedeutung zurückgewinnen würden, erschien zu diesem Zeitpunkt mehr als fraglich.

Neben Industrie und Gewerbe, die an alter Stelle wieder aufbauen konnten, war deshalb der Handel zum wichtigsten Faktor des wirtschaftlichen Lebens geworden. Er mußte darum nicht nur wieder in Gang gebracht, sondern noch gefördert werden. Dies setzte jedoch zwingend voraus, daß der natürliche Mittelpunkt des Handels, die Innenstadt, so rasch wie möglich wieder funktionsfähig gemacht, d. h. aufgebaut werden mußte. Es wurde damals befürchtet, daß die kaum zerstörten und annähernd gleich großen Nachbarstädte Marburg und Wetzlar einen nicht unerheblichen Teil des Handels der Stadt Gießen an sich ziehen und damit an die Stelle Gießens treten würden. Nachbarstädte sind immer und selbst dann noch Rivalen, wenn sie auf Grund ihrer historischen Entwicklung und ihrer geographischen Lage verschiedene Strukturen aufweisen und bis dahin andere Aufgaben zu erfüllen hatten. Die Geschichte lehrt, daß die Funktion einer zerstörten Stadt sehr oft von einer Nachbarstadt übernommen und von ihr nicht wieder abgegeben wurde.

2. Die Währungsreform vom 20. 6. 1948 hatte jeden Bürger nachhaltig und endgültig davon überzeugt, daß als Folge des verlorenen Krieges nicht nur er selbst, sondern auch seine Heimatstadt über Nacht bitter arm geworden war. Wie jeder einzelne, so konnten sich die Gemeinden nunmehr nur noch im Rahmen der tatsächlich vorhandenen sehr geringen Geldmittel bewegen. Ein weiteres kam hinzu. Ob und in welchem Umfang finanzielle Hilfe von außen erwartet werden konnte, war in den Wochen und Monaten nach der Währungsreform, als die Entscheidung über den Wiederaufbau zu fällen war, völlig ungewiß; denn zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Bundesrepublik noch nicht konstituiert; wie sollte sie da helfen können! Kredite gab es auf dem Kapitalmarkt nur in sehr beschränktem Umfang und nur unter ungünstigen Bedingungen mit hohen Zinsen, großem Disagio und kurzen Laufzeiten. Die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands war zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu übersehen, die Aussichten waren Ende 1948 alles andere als gut. Mithin mußte jede Planung, sollte sie nicht Utopie sein und bleiben, die durch den verlorenen Krieg und die Währungsreform bedingten finanziellen Tatbestände berücksichtigen.

3. Das vielfach bis zu 4 und 5 m tief liegende Kanalnetz (Mischsystem) war — von geringen Beschädigungen abgesehen — erhalten geblieben. Diese im allgemeinen nicht übliche Tiefe eines Kanalnetzes war durch die topographischen Verhältnisse der Innenstadt und ihrer Höhe zur Kläranlage bedingt. Damit war auch die Tiefe eines eventuell neu anzulegenden Kanalnetzes zwingend gegeben. Den Einheimischen war zudem bekannt, daß in der Innenstadt vielfach ab 2 m Tiefe nicht tragfähige Erdschichten angeschnitten werden, die bis zu 10 m und mehr Mächtigkeit haben können. Die Anlage eines neuen Kanalnetzes hätte also Kosten verursacht, die im voraus nicht abzuschätzen waren. Es lag deshalb der Gedanke nahe, das vorhandene Kanalnetz nach Möglichkeit beizubehalten. Diesen Tatbestand berücksichtigte nur der Plan Gravert in ausreichendem Maße. Die Rücksichtnahme auf das vorhandene Kanalnetz hatte weiter zwingend zur Folge, daß der Verlauf der seitherigen Straßen im wesentlichen beibehalten werden mußte. Die vorhandenen Straßen waren deshalb, entsprechend den zu erwartenden Bedürfnissen, zu verbreitern, zu begraden und in ihrem Höhenverlauf auszugleichen.

4. Von besonderer und vielleicht ausschlaggebender Bedeutung war die ausdrückliche Forderung der seitherigen Eigentümer, an der alten Stelle

wieder aufzubauen. Jeder einzelne wollte Eigentümer seines ererbten oder erworbenen Grund und Bodens bleiben. Keiner war in den Wochen und Monaten nach der Währungsreform bereit, sein Grundstück an Wohnungsbau- oder Baugesellschaften oder an die Stadt zu veräußern, um dann in deren Gebäuden als Mieter das vor der Zerstörung im eigenen Hause ausgeübte und bis jetzt in Ausweichquartieren notdürftig erhaltene Geschäft weiterzubetreiben. Die Möglichkeit, Eigentümer seines ausgebombten Grundstücks zu bleiben und wiederaufbauen zu können, schien den Beteiligten nur beim Plan Gravert in zufriedenstellender Weise gegeben zu sein. Daß diese Erwartung bei der Realisierung auch des Planes Gravert nicht zutraf und nicht zutreffen konnte, wird an späterer Stelle (Seite 104 ff.) nachgewiesen.

5. Es darf weiter nicht übersehen werden, daß im Jahre 1948 in Deutschland kaum Erfahrungen über den Aufbau zerstörter Städte vorlagen. Das bis zur Währungsreform anfallende Baumaterial durfte nur für dringende Reparaturen beschädigter Wohnungen verwandt werden. Für den Neubau ganzer Straßenzüge, wie er bei dem Wiederaufbau eines zerstörten Stadtteiles notwendig wird, konnte nichts zugeteilt werden. Deshalb waren im Jahre 1948 weder Analysen noch Besichtigungen des Wiederaufbaus anderer Städte möglich. Die Beispiele des Aufbaus englischer und holländischer Städte waren in der Bundesrepublik von 1948 kaum bekannt, abgesehen davon, daß die gesetzlichen und finanziellen Möglichkeiten des Wiederaufbaus in den übrigen westeuropäischen Ländern mit den deutschen Verhältnissen um und vor 1948 nicht zu vergleichen waren.

6. Bei allen Überlegungen wurde von der Annahme ausgegangen, daß Gießen eine Mittelstadt war und es auch für absehbare Zeit auf Grund seiner geographischen Lage und der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse des mittelhessischen Raumes bleiben werde. Mithin erfolgte die Auslegung der Straßen und Plätze der Innenstadt für eine Mittel-, nicht für eine Großstadt.

Die unter 1—6 knapp umrissenen Gründe lassen es verständlich erscheinen, warum im Jahre 1948 die Stadtverordnetenversammlung den Plan Gravert und nicht einen anderen annahm. Mit dieser Entscheidung wurde — den meisten gewiß unbewußt — die Entwicklung der Innenstadt im Sinne der bereits im 19. Jahrhundert eingeleiteten städtebaulichen Maßnahmen gradlinig weitergeführt.

Nach dem grundsätzlichen Beschluß über die zukünftige Straßenführung wurden im Winter 1948/49 die Spezialpläne, insbesondere der Fluchtlinienplan erstellt, der die Einzelheiten der Straßenführung nach Lage, Höhe und Breite auswies. Er ist von der Stadtverordnetenversammlung nach ausführlichen Beratungen am 5. 5. 1949 beschlossen und alsbald offengelegt worden. Von den beteiligten Eigentümern gingen nach umfassender Aufklärung vor und während der Offenlegung weniger als 10 Einsprüche ein, obwohl mehr als 600 Eigentümer von den geplanten Maßnahmen betroffen wurden. Die eingelegten Einsprüche richteten sich nicht gegen die Konzeption des Planes als solchen; sie betrafen lediglich die noch festzusetzenden Entschädigungen des für die Straßenverbreiterungen abzugebenden Grund und Bodens und der noch abzurechnenden Gebäude und Ruinen. Da aber die Lösung dieser Frage nicht in das Planfeststellungsverfahren, sondern in das anschließende Verfahren zur Bodenordnung gehört, konnten die wenigen eingegangenen Einsprüche von der Stadtverordnetenversammlung als „unbegründet“ zurückgewiesen werden.



## Der Planinhalt

Es erscheint notwendig, hier nicht nur die Entstehung, sondern vor allem die wichtigsten Festsetzungen des Fluchtlinienplanes, d. h. dessen wesentlichen Inhalt, zusammengefaßt darzulegen:

1. Die beiden Hauptstraßenzüge der Innenstadt, das Achsenkreuz Seltersweg—Walltorstraße und Neuen Bäume—Neustadt, erhalten eine Breite von je 16,50 m und 4geschossige Bebauung.
2. Nebenstraßen wie Sonnenstraße, Kaplansgasse, Neuenweg u. a. werden auf je 12,50 m verbreitert. Entsprechend der geringeren Breite wird die 3geschossige Bebauung vorgeschrieben.
3. Straßen von untergeordneter Bedeutung und reine Versorgungsstraßen werden, je nach Bedarf und Wichtigkeit, 8 bis 10 m breit. Die zulässige Bebauung wird auf 2 Geschosse begrenzt.
4. Zur Entlastung des oberen Seltersweges, dessen Gebäude erhalten geblieben waren und der deshalb nicht verbreitert werden konnte, wird eine zum Seltersweg parallel verlaufende Durchbruchstraße vorgesehen. Ihr Verlauf entspricht ungefähr der projektierten Entlastungsstraße, wie sie vor dem zweiten Weltkrieg bei der beabsichtigten Altstadtsanierung dieses Gebietes geplant war. Diese Straße ist mit 16 bis 23 m Breite ausgewiesen, sie soll neben der Versorgung der Geschäfte des Seltersweges von der Rückseite her auch einen beträchtlichen Teil des ruhenden Verkehrs der Innenstadt aufnehmen.
5. Für die Verbreiterung bestehender und die Anlage neuer Straßen und Plätze werden ca. 24 000 qm seither bebautes Gelände aus Privateigentum benötigt. Zum besseren Verständnis sei darauf hingewiesen, daß diese Fläche etwa dem 100fachen eines mittleren Grundstücks am Marktplatz entspricht.
6. Von den verwinkelten und engen Gassen der Innenstadt werden Dreihäusergasse, Zozelsgasse, Hundsgasse, Kaplansgasse, Kornblumengasse sowie zahlreiche sog. „Einfahrten“, die sich z. T. im Miteigentum der Anlieger, z. T. auch im Eigentum der Stadt befanden, aufgehoben. Das dadurch gewonnene Gelände soll bei der Verbreiterung der übrigen Straßen verwandt werden. Die Fläche dieser aufzuhebenden Gassen und Einfahrten betrug mehr als 2000 qm. Sie sind in der unter Ziffer 5 angegebenen Zahl von 24 000 qm nicht enthalten, d. h. es werden in Wirklichkeit etwa 26 000 qm privates, seither bebautes Gelände beansprucht, von denen 2000 qm aus aufgehobenen Wegen ersetzt werden können.
7. Im gesamten Bereich der Innenstadt wird die geschlossene Bauweise zugelassen, d. h. in allen Straßen soll Gebäude an Gebäude gestellt werden. Von dieser Regelung sind lediglich die Grundstücke am Anlagenring ausgenommen.
8. Die Mindestgröße eines Grundstücks wird auf 120 qm, seine Mindestbreite auf 8 m festgesetzt.
9. Die vor dem zweiten Weltkrieg eingeleiteten Maßnahmen zur Altstadtsanierung sind weiterzuführen.
10. Die Straßenzüge im Anlagenring sollen verbreitert werden, um die Innenstadt von jedem Durchgangsverkehr zu entlasten. Die geplante Erweiterung des Ringes ist als die Fortsetzung der in den dreißiger Jahren erfolgten Verbreiterung der Straßenzüge in der Süd- und Westanlage anzusehen. Die für die Verbreiterung der Anlagenringstraßen benötigten erheblichen Flächen sind in den unter Ziffer 5 genannten 24 000 qm nicht

enthalten. Eine besondere Ausweisung als öffentliches Gelände erübrigte sich, weil die Anlagen, im städtischen Eigentum stehend, bereits als für öffentliche Zwecke gewidmet zu gelten haben. Außerdem war die genaue Breite des zu erweiternden Anlagenringes nicht festgelegt worden, weil der Wiederaufbau Vorrang vor allen anderen Aufgaben haben sollte und mußte.

Zusammenfassend ist festzustellen: Mit diesen und anderen Festsetzungen des Fluchtlinienplanes, die im Rahmen dieses Berichtes nicht aufgeführt werden können, steht die Stadt Gießen mit ihrer Planung etwa in der Mitte der beiden möglichen Extreme, die beim Wiederaufbau eines zerstörten Stadtteils denkbar sind, nämlich:

- a) Der Wiederherstellung des alten Zustandes mit der Beibehaltung der seitherigen, meist engen Straßen und Gassen und damit der seitherigen Struktur.
- b) Der Anlage eines vollkommen neuen Straßennetzes. Sie ist die Grundlage für eine völlig andersartige gesellschaftliche Schichtung des zerstörten Stadtteils.

Voraussetzung für die Lösung nach b) ist die Übereignung sämtlicher privaten Grundstücke an die öffentliche Hand, zumindest aber in das Eigentum weniger Wohnungsbaugesellschaften, an denen die Gemeinde



maßgebend beteiligt sein muß, um unbehindert von privaten Belangen ihre Planungsideen durchsetzen zu können. Ob und wieweit eine spätere Rückübertragung des aufgebauten Grundbesitzes an die früheren Eigentümer möglich ist, hängt von vielen Faktoren ab und kann im Rahmen dieses Berichtes nicht näher untersucht werden. Die Chancen der Rückübertragung sind jedoch gering.

Die nebenstehende Karte zeigt, wie der Verlauf und die Bedeutung der einzelnen Straßen gedacht war. Es darf an dieser Stelle des Berichtes bereits darauf hingewiesen werden, daß die Ausführung des neuen Straßennetzes, soweit sie bis jetzt erfolgt ist, von unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, der Planung von 1949 entspricht. Diese geringen Ausnahmen sind nach den gesetzlich vorgeschriebenen Normen genehmigt und rechtswirksam geworden.

#### **IV. DIE REALISIERUNG DES PLANS („BODENORDNUNGSMASSNAHMEN“)**

Die größte und schwierigste Aufgabe für die Stadtverwaltung war jedoch nicht die Aufstellung und Verabschiedung des Fluchtlinien- und Bebauungsplanes, sondern dessen Verwirklichung. Sie war mit den notwendigen erheblichen Eingriffen in das Privateigentum mit den bis dahin gültigen gesetzlichen Bestimmungen, die vielfach auf das vorige Jahrhundert zurückgingen, überhaupt nicht oder nur unvollkommen zu erreichen. Die mit der Realisierung des Planes beauftragten Sachbearbeiter benötigten, bildlich gesprochen, moderner und wirksamer Instrumente, um diese Operation durchführen zu können. Schon frühzeitig hatten die meisten Landesregierungen die Schwierigkeiten erkannt, die mit dem Aufbau der zerstörten Städte, insbesondere in rechtlicher Hinsicht, auftreten würden. Sie hatten deshalb neues Bau- und Bodenrecht gesetzt, das den durch die Zerstörung, aber auch den durch die inzwischen eingetretene Entwicklung gegebenen Tatbeständen Rechnung tragen sollte. Diese Gesetze sind meist als „Aufbaugesetze“ bezeichnet worden, so in Hessen das Gesetz über den Aufbau der Städte und Dörfer des Landes Hessen vom 25. 10. 1948, im folgenden kurz Hess. Aufbaugesetz genannt. Erst mit diesem Gesetz und den Möglichkeiten, die es eröffnete, konnte der Wiederaufbau der hessischen Städte und damit auch der der Stadt Gießen eingeleitet und im Laufe der nächsten 12 Jahre betrieben werden.

Ehe, für den Bürger sichtbar, mit dem Bau der ersten Häuser begonnen werden konnte, waren zwei Voraussetzungen, für die Allgemeinheit nicht sichtbar, zu erfüllen, nämlich:

1. Das für die Verbreiterung der Straßen benötigte Gelände — es waren, wie früher ausgeführt, etwa 24 000 qm — mußte in das Eigentum der Stadt überführt werden.
2. Die nach der Abgabe der Straßenflächen verbliebenen Restgrundstücke und die übrigen, nicht unmittelbar berührten Parzellen mußten geordnet, d. h. als baureife Grundstücke im Sinne des Hess. Aufbaugesetzes und der von der Stadtverordnetenversammlung vom 5. 5. 1949 verabschiedeten Beschlüsse hergerichtet werden. Dies war nur durch eine Baulandumlegung zu erreichen.

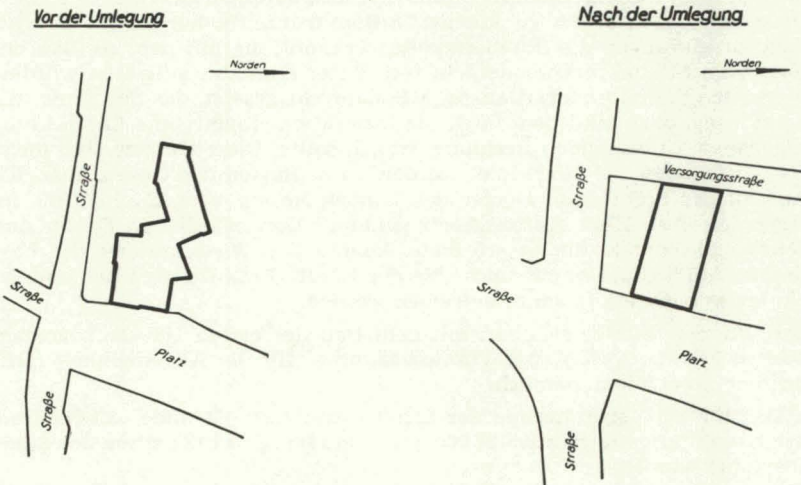
Mit der Verabschiedung des Fluchtlinienplanes war deshalb gleichzeitig auch die Einleitung eines Baulandumlegungsverfahrens für die zerstörten Teile der Innenstadt beschlossen worden.

## Die Baulandumlegung der Innenstadt

Da vielen Lesern dieses Berichts das Baulandumlegungsverfahren unbekannt sein dürfte, es jedoch für das Verständnis der weiteren Maßnahmen und des Wiederaufbaues notwendig ist, sei dieses Verfahren in seinen Grundzügen erläutert.

Das Baulandumlegungsverfahren ist als ein „gesetzlich geregeltes Grundstückstauschverfahren“ zu bezeichnen. Zu diesem Verfahren können alle Grundstücke eines Gebietes zwangsweise zugezogen werden, wenn gewisse gesetzliche Voraussetzungen erfüllt sind. Welche Voraussetzungen im einzelnen vorliegen müssen, kann im Rahmen dieses Berichtes nicht näher ausgeführt werden. Bei dem Verfahren werden alle zugezogenen Grundstücke einschließlich der vorhandenen öffentlichen Wege und Straßen zu einer „Masse“ vereinigt, oder bildlich gesprochen, in einen Topf geworfen. Von der Gesamtfläche, dem Topfinhalt, werden vorweg die neuen Straßen und öffentlichen Flächen ausgeschieden und der Gemeinde übereignet. Der Rest, das gegen früher verkleinerte Nettobauland, ist an die seitherigen Eigentümer im gleichen Verhältnis zu verteilen, wie deren Grundstücke vor der Einleitung des Verfahrens nach Größe, Lage und Wert zueinander standen.

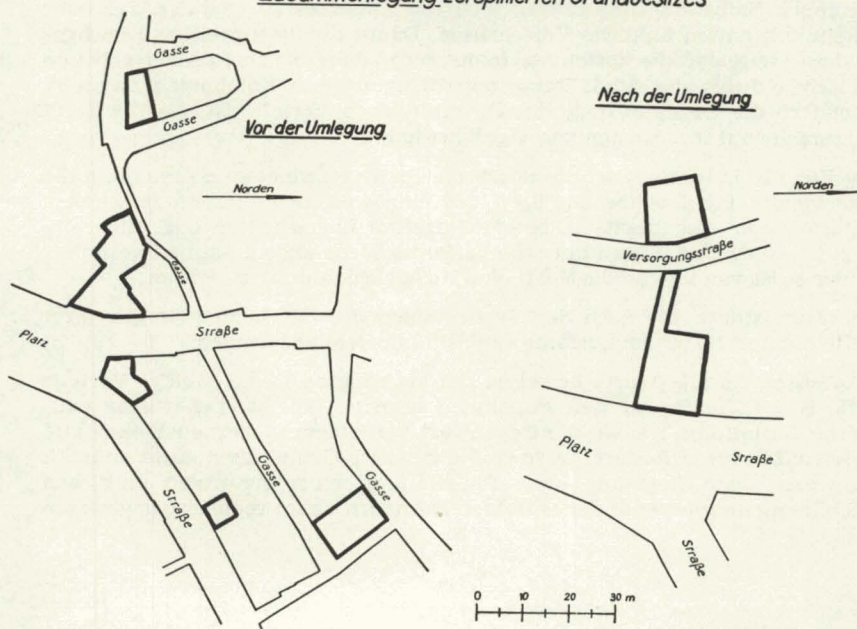
### *Zweckmäßige Gestaltung von Baugrundstücken*



Das Gesetz fordert weiterhin:

1. Die neu zu bildenden Grundstücke müssen nach Größe und Zuschnitt bebauungsfähig, d. h. wirtschaftlich zugeschnitten sein, eine Mindestgröße und eine Mindestbreite aufweisen. Nicht bebauungsfähige Grundstücke dürfen nicht gebildet werden.
2. Zersplitterter Besitz eines Eigentümers ist nach Möglichkeit zusammenzulegen.

### Zusammenlegung zersplitterten Grundbesitzes



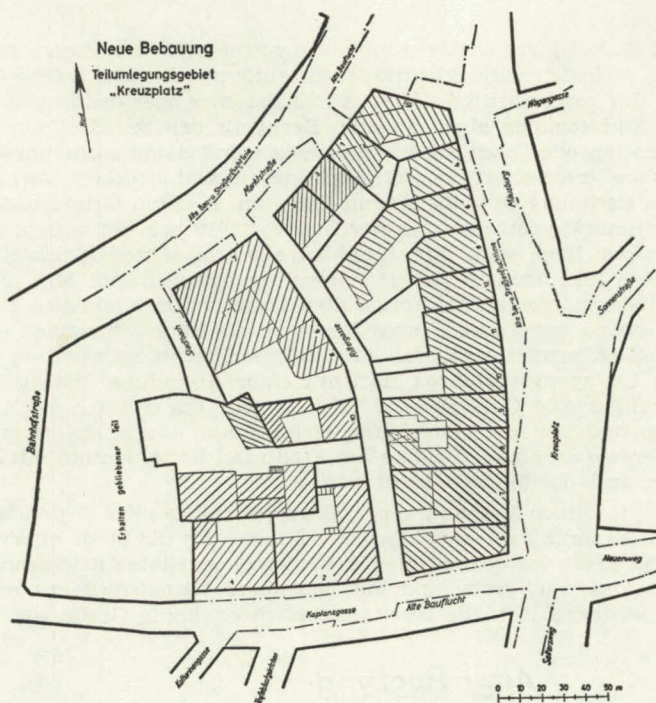
3. In zerstörten Gebieten können bis zu 10<sup>0</sup>/<sub>100</sub> der eingeworfenen Flächen kostenlos an die Gemeinde übertragen werden. Diese kostenlose Landabgabe, die zunächst wie eine entschädigungslose Enteignung aussieht, soll, da sie auch in Gießen angewandt wurde, im folgenden begründet werden:

a) Die kostenlose Landabgabe bis zu 10<sup>0</sup>/<sub>100</sub> ist die Gegenleistung für den verbesserten Zuschnitt der Grundstücke und die damit unmittelbar verbundenen Vorteile wie bessere Raumausnutzung und Verminderung von Baukosten. Die Bildung wirtschaftlicher Grundstücke wäre ohne die Baulandumlegung, d. h. ohne den hoheitlichen Eingriff, wie die Erfahrung lehrt, zwischen den Beteiligten auf freiwilliger Basis niemals zu erreichen gewesen.

b) Die Verbreiterung einer engen Altstadtstraße zu einer modernen Geschäfts- und Wohnstraße erhöht den Wert der aufstoßenden Grundstücke in beträchtlichem Ausmaß. Nach dem Grundsatz der Gleichheit sollen bei Baulandumlegungen weder Werterhöhungen noch Wertminderungen des Besitzes eintreten. Die Größe (Fläche) eines Grundstückes ist für dessen Wert oft nicht so entscheidend wie dessen Lage und Zuschnitt.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß das Bundesverfassungsgericht festgestellt hat, daß diese Bestimmung des Hess. Aufbaugesetzes mit Art. 14 des Grundgesetzes nicht in Widerspruch steht, der das Eigentum garantiert. Das Bundesbaugesetz von 1960, das das Hess. Aufbaugesetz abgelöst hat und alle in den letzten Jahren ergangenen Urteile der höchsten Gerichte zu Bodenordnungsmaßnahmen — deren wichtigste



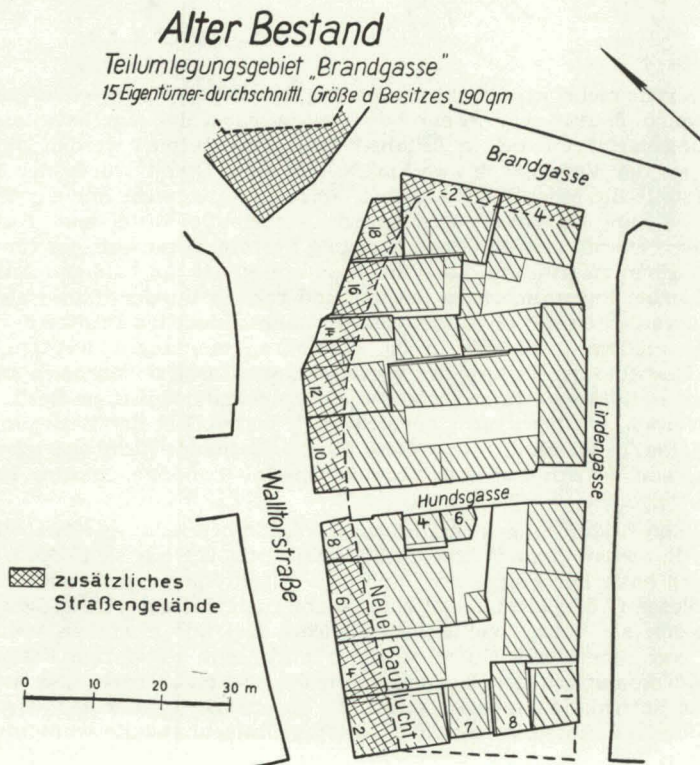


In der bereits mehrfach erwähnten Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 5. 5. 1949 war ferner bestimmt worden, daß das beschlossene Umlegungsverfahren auch in Teilabschnitten durchgeführt werden könnte, wenn dies der Verwaltung zweckmäßig erschien. Damit wurde der Umlegungsstelle die Möglichkeit eröffnet, überall da, wo nicht nur der Wille, sondern — und das war entscheidend — auch die Mittel zum Aufbau vorhanden waren, von der Bodenordnung her die Voraussetzung für den Wiederaufbau zu schaffen. Ein Verfahren mit 20—40 am baldigen Aufbau interessierten Eigentümern ist leichter und rascher durchzuführen als ein Mammutverfahren mit etwa 600, vielfach unentschiedenen Besitzern, denn so viele mußten insgesamt in das Verfahren einbezogen werden. Mit diesem Beschluß der Teilung des Verfahrens war insbesondere auch an die zahlreichen Rückerstattungsverfahren über ehemals jüdischen Besitz gedacht worden, die noch nicht abgeschlossen waren. Bei der Zerlegung in viele kleine Teilabschnitte trat diese Frage überhaupt nicht auf oder sie konnte, weil es sich nur um einzelne Objekte handelte, leichter gelöst werden.

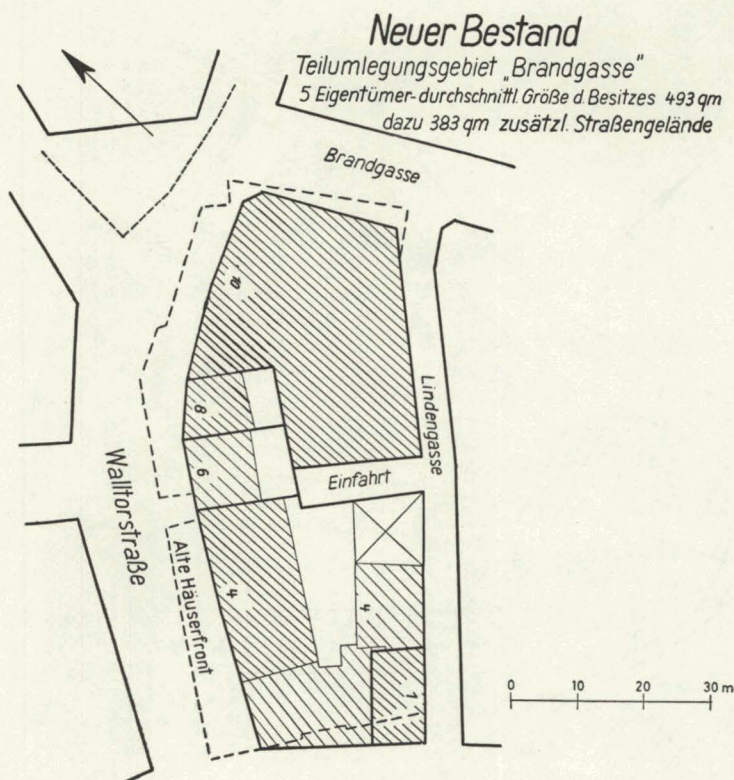
Wie bei den Erläuterungen zum Fluchtlinienplan bereits ausgeführt wurde, sollten die neuen Grundstücke nicht kleiner als 120 qm sein. Diese Bestimmung hatte zur Folge, daß zahlreiche Eigentümer von Grundstücken unter dieser Größe nicht mehr zum Aufbau zugelassen werden konnten oder, wenn sie bauen wollten, zusätzliches Gelände erwerben mußten. Damit war die sehr wichtige, zugleich auch sehr schwierige Frage zu entscheiden, wer von den Kleinbesitzern auszuscheiden hatte und welche Höhe die Entschädigung haben sollte. Die Sachbearbeiter der beim Grundstücks- und Vermessungsamt eingerichteten Umlegungsstelle wußten viel-

fach auf Grund ihrer Ortskenntnis, wer von den Kleinbesitzern aus persönlichen Gründen voraussichtlich nicht aufbauen konnte. Solche Gründe konnten das vorgeschrittene Alter der Eigentümer oder der Umstand sein, daß die Nachkommen einen anderen Beruf als den des Kaufmannes ergriffen hatten oder nach auswärts verzogen und damit nicht unmittelbar am Aufbau interessiert waren. Auch die wirtschaftlichen Verhältnisse waren in Rechnung zu stellen, denn Eigentümer, deren Grundstücke noch mit Reichsmarkhypotheken aus der Zeit vor 1939 belastet waren, durften kaum in der Lage sein, ihre Schulden abzutragen und gleichzeitig das notwendige Eigenkapital für einen Neubau aufzubringen. Mit den nach diesen Überlegungen ausgewählten Eigentümern wurde mit dem Ziel verhandelt, sie zu veranlassen, ihren Besitz an die Stadt oder einen aufbauwilligen Nachbarn zu verkaufen. Mit anderen Eigentümern wurde vereinbart, im Umlegungsverfahren statt mit einer Abfindung in Gelände mit einer Abfindung in Geld einverstanden zu sein, um dadurch die Zahl der kleineren und schlecht bebaubaren Grundstücke weiter zu vermindern. Wer Interesse an einem Neubau am Stadtrand hatte, konnte mit seinem Eigentum auch dorthin vertauscht werden.

Es gelang in diesen Verhandlungen, etwa die Hälfte aller Grundstücke — gemessen an ihrer Zahl, nicht aber an Fläche — für die Stadt zu erwerben. Damit wurde die vor dem zweiten Weltkrieg eingeleitete Altstadtsanierung, deren Ziel es war, große und gut bebaubare Grundstücke zu schaffen, intensiv weitergeführt. Die bereits mehrfach erwähnte Größe von 120 qm



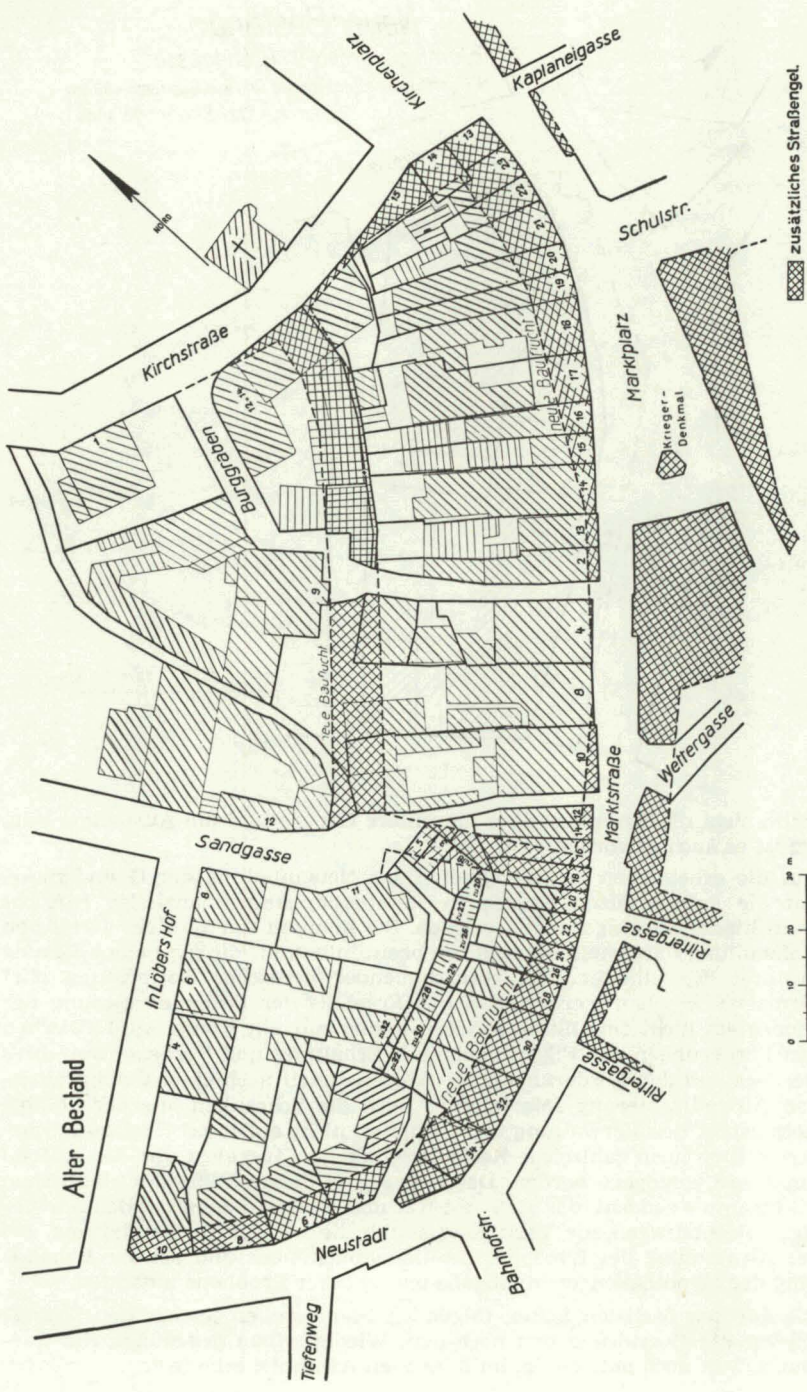




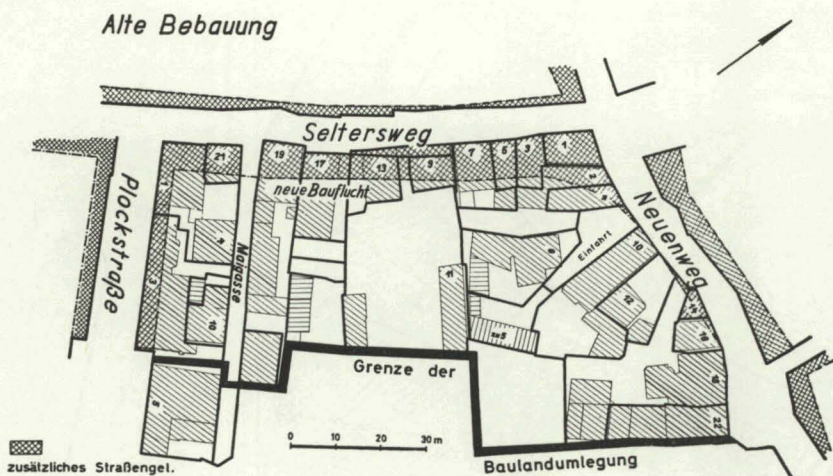
sollte nicht die Norm, sondern die untere Grenze und die Ausnahme sein. Sie ist es auch geworden.

Auf die erheblichen Schwierigkeiten zur Neueinteilung der Grundstücke, auf die komplizierten Fragen in juristischer und finanzieller Hinsicht kann hier nicht eingegangen werden. Sie könnten nur in einer fachlichen Abhandlung dargestellt werden, sie beeinflußten oft die gefundene Lösung in ihren Einzelheiten. Bei rückschauender kritischer Betrachtung darf niemals übersehen werden, daß das Ergebnis der Baulandumlegung der Innenstadt nicht ein Diktat, sondern immer nur ein Kompromiß zwischen den Forderungen der Eigentümer nach Erhaltung und Verbesserung ihres Besitzes und den Forderungen der Allgemeinheit nach einer durchgreifenden Altstadtanierung sein konnte. Auch die Schranken, die der heutige Rechtsstaat der Verwaltung setzt, durften nicht außer acht gelassen werden, sollten nicht zahlreiche Rechtsstreitigkeiten ausgelöst und der Aufbau um Jahre verzögert werden. Dankbar sei an dieser Stelle des städtischen Rechtsamtes gedacht, das stets mit Rat und Unterstützung bei den schwierigen Rechtsfragen zur Verfügung stand, die bei der Rückerstattung, bei der Anwendung des Londoner Schuldenabkommens und bei der Behandlung der Hypothekengewinnabgabe und anderer Probleme auftraten.

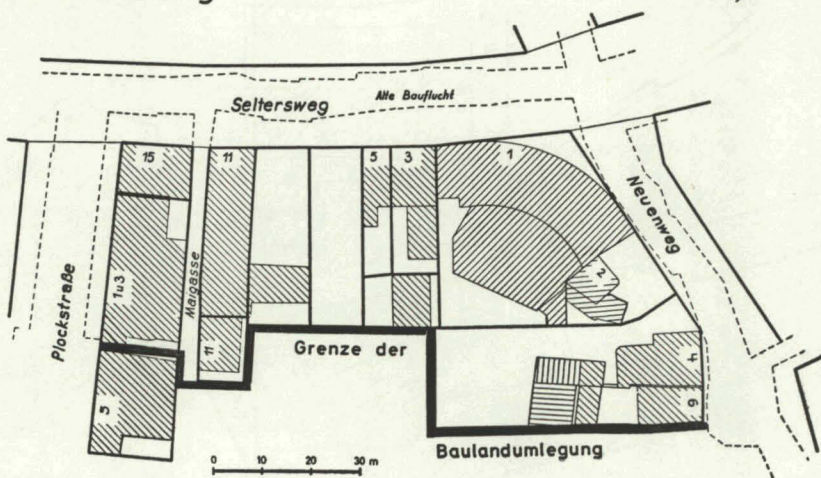
Die auf den nächsten Seiten folgenden Pläne stellen jeweils den Grundriß vor der Zerstörung und nach dem Wiederaufbau gegenüber. Sie werden, soweit noch notwendig, im folgenden Abschnitt erläutert.







Neue Bebauung



## V. DAS ERGEBNIS DES WIEDERAUFBAUES

### a) Im Sektor des Baulichen

Bis zu welchem Grade ist die Planung von 1949 verwirklicht worden? Die nachfolgende Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, weil der Wiederaufbau noch nicht beendet ist. Es kann aber jetzt schon festgestellt werden:

1. Die im Jahre 1949 beschlossene Führung und Breite der Straßen ist durchweg eingehalten worden; in der Zwischenzeit vorgenommene Änderungen an der Straßenführung sind unbedeutend und gehen über Details

an einzelnen Stellen nicht hinaus. Sie sind in jedem Falle nach den gesetzlichen Bestimmungen zustande gekommen.

2. Der Geländeerwerb ist für alle Straßen abgeschlossen, ausgenommen sind die Entlastungsstraße zum oberen Seltersweg und einige kleinere Stücke in Nebenstraßen. In der geplanten Entlastungsstraße sind inzwischen wichtige Teilstücke schon städtisches Eigentum geworden.

3. Der Straßenbau hat diesen Stand nicht ganz erreicht. Dies ist verständlich, denn eine Straße kann erst dann ausgebaut werden, wenn das gesamte hierfür benötigte Gelände erworben ist. Außerdem ist es zweckmäßig, mit dem Ausbau so lange zu warten, bis die meisten Gebäude errichtet sind, damit die Straßen nicht dauernd aufgerissen werden müssen.

Die wichtigsten Straßen wie Walltorstraße, Seltersweg, Neuen Bäume, Neustadt, Sonnenstraße u. a. und Plätze wie Marktplatz und Kreuzplatz sind in ihren Fahrbahnen vollständig ausgebaut. Soweit stellenweise noch alte, erhalten gebliebene Gebäude oder Ruinen in den Bürgersteig hineinragen, beeinträchtigen sie den Fahrzeugverkehr überhaupt nicht, den Fußgängerverkehr nur unerheblich. Mit der Verbesserung dieser Stellen ist ebenfalls in absehbarer Zeit zu rechnen.

4. Wenn die Planung von 1949 bezüglich der Straßenführung weitgehend verwirklicht wurde, so ist in der baulichen Gestaltung stärker von der Planung abgewichen worden.

Der im Herbst 1949 einsetzende Wiederaufbau war in städtebaulicher Hinsicht unbefriedigend, weil zahlreiche Bauherren nur den Laden oder diesen und das erste Obergeschoß als sogenannten 1. Bauabschnitt, nicht aber das Gebäude in der vorgesehenen Höhe errichteten. Dieser 1. Bauabschnitt diente nur den augenblicklichen Bedürfnissen der Bauherren. Ihr Entschluß ist als kurzsichtig zu bezeichnen. Die von ihnen in Aussicht gestellte baldige Aufstockung ist in den meisten Fällen bis heute unterblieben, sie wird auch in absehbarer Zeit nicht vorgenommen werden. Weil andere Eigentümer sofort bis zur endgültigen Höhe bauten, entstand das wahllose Nebeneinander von hohen und niedrigen Gebäuden, das noch heute im Seltersweg, auf dem Kreuzplatz und anderswo zu sehen ist. Der Besucher der Innenstadt empfindet diese Lücken als unbefriedigend, wenn nicht sogar als störend und abstoßend. Die Errichtung der halbhohen und unvollständigen Gebäude ist im wesentlichen durch die geringe finanzielle Kraft des einzelnen und durch das Fehlen ausreichender öffentlicher Mittel, mitunter auch durch mangelnden Wagemut oder aus einer Fehldiagnose der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung zu Anfang der fünfziger Jahre bedingt. (Vergl. Bild S. 137.)

Um das provisorische Bauen zu vermeiden, wird seit 1952/53 von der Stadtverwaltung die ursprünglich nur zum Aufbau des Nordviertels gegründete Wiederaufbau-AG weitgehend auch für den Wiederaufbau der Innenstadt eingesetzt. Seit dieser Zeit übernimmt diese sehr rührige Gesellschaft die Planung der aufzubauenden Objekte, sie beschafft die Hypotheken auf dem Kapitalmarkt, sie beantragt bei der Landesregierung bzw. der Stadtverwaltung die Landesbaudarlehen und die sonstigen öffentlichen Mittel und führt alle notwendigen Verhandlungen mit den Behörden. Sie ist mit dieser Tätigkeit zum „Betreuungsinstitut der Stadtverwaltung“ geworden. Seit 1953/54 sind fast alle Wiederaufbauten der Innenstadt von ihr betreut und durchgeführt worden. Ein Aufbau wird von dieser Gesellschaft nur dann begonnen, wenn das geplante Haus auch bis zu seiner endgültigen Höhe in wirtschaftlich vertretbarer Weise

errichtet werden kann. Ohne den tatkräftigen Einsatz der Wiederaufbau-AG unter ihrem bewährten und inzwischen erkrankten Vorstand Bauamtmann Henkel und ihrem seitherigen Aufsichtsratsvorsitzenden und jetzigen Staatsminister Osswald, die beide viele und schwerwiegende Hindernisse aus dem Wege zu räumen wußten, hätte der Wiederaufbau seinen jetzigen Stand nicht erreicht.

Aus den vorausgehenden Ausführungen ist auch klar zu erkennen, daß der Umfang des Wiederaufbaus der Innenstadt weitgehend von der Höhe der alljährlich bewilligten Landesbaudarlehen abhängig geworden ist. An dieser Stelle ist deshalb auch der hessischen Landesregierung für die tatkräftige Unterstützung beim Wiederaufbau Gießens zu danken.

Während in den ersten Jahren des Wiederaufbaus zahlreiche Gebäude die in der Planung vorgeschriebene Höhe nicht erreichten, trat später das Gegenteil ein. Um die ständig steigenden Baupreise teilweise abzufangen, um noch eine Rendite zu erwirtschaften und um die im sozialen Wohnungsbau vorgeschriebenen Höchstmieten nicht zu überschreiten, wurden die Neubauten um durchweg 1, mitunter sogar um 2 Geschosse höher errichtet als 1949 geplant war. Infolgedessen wirken einzelne Straßen fast schluchtartig, weil Straßenbreite und Gebäudehöhe nicht mehr in der rechten Relation zueinander stehen (s. Straßenbild der Schulstraße, S. 137).

Durch diese von der Finanzierung her bedingte Maßnahme ist die im Jahre 1949 vorgesehene Planung hinsichtlich der Zahl der Stockwerke und damit der Ausnutzung der Grundstücke in der Vertikalen überschritten worden.

Hinzu kommt ein Weiteres. Die gegen frühere Zeiten umfangreicher gewordene Lagerhaltung der einzelnen Geschäfte erforderte, sei es sofort oder später, die Errichtung größerer Lagergebäude, als bei der Planung in 1949 erwartet werden konnte. Eine Ablehnung dieser Anträge erschien wirtschaftlich nicht vertretbar zu sein. Damit ist bei vielen Geschäftsgrundstücken eine weitere stärkere bauliche Ausnutzung der Grundstücke, diesmal in der Horizontalen, eingetreten. Die aus beiden Gründen resultierende höhere Ausnutzung ist, im ganzen gesehen, nicht unbeträchtlich. Sie ist städtebaulich zweifellos als Negativum zu bezeichnen.

Mit der Inanspruchnahme von ca. 24 000 qm seither bebauter Fläche für die Verbreiterung von Straßen und Plätzen wurde bei der Verabschiedung des Fluchtlinienplanes — dies wurde mehrmals betont — eine spürbare Verminderung der Wohndichte erwartet. Diese Hoffnung hat sich, soweit heute überschaubar, nicht erfüllt. Wie im Vorhergehenden nachgewiesen wurde, sind viele der nach 1953 bebauten Grundstücke über das zulässige Maß ausgenutzt worden. Damit ist die Zahl der Wohnungen über den errechneten Umfang angestiegen und der durch die Straßenverbreiterung verursachte Verlust an Nettobaufläche, wie Untersuchungen des Verfassers ergaben, mehr als ausgeglichen worden.

Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß eine Wohnung in den alten Häusern der Innenstadt mit einer Neubauwohnung in diesem Stadtteil nicht vergleichbar ist. Wenn heute die Zahl der Mietparteien größer als vor dem Kriege ist, so kann daraus nicht unmittelbar geschlossen werden, daß hier auch mehr Menschen als früher wohnen, denn die Zahl der Familienmitglieder hat sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt verringert. Eine abschließende Beurteilung gerade dieser Frage dürfte erst nach beendetem Wiederaufbau möglich sein. Mit der soeben geschilderten Entwicklung ist

die Wirkung der beabsichtigten Altstadtsanierung zwar nicht in Frage gestellt, aber doch beeinträchtigt worden.

Die in den letzten Jahren in Deutschland eingetretene Wandlung der Baugestaltung wird auch beim Wiederaufbau der Innenstadt deutlich erkennbar. Je jünger die Bauwerke sind, desto stärker ist dies zu beobachten. Die ursprünglich beabsichtigte bauliche Gestaltung ist am klarsten auf der Nordseite des Neuenweges zu erkennen, weil sie bald nach der Verabschiedung des Planes erfolgte und die Architekten sich bestreben, der Konzeption des Aufbauplanes zu entsprechen (s. Bild S. 138). Die Wandlung der baulichen Gestaltung und Auffassung wird aus einer Anzahl von Einzelheiten ersichtlich, von denen zwei als besonders charakteristisch angesehen und hier genannt werden sollen.

a) Das Flachdach tritt zunehmend an die Stelle des geneigten Daches.  
b) Die herkömmliche Fassade mit größeren Mauerflächen zwischen den Fenstern wird zunehmend durch die Auflösung der Wand in Glasflächen mit geringen Zwischenräumen in Form schmaler Rippen oder Pfeiler ersetzt. Beide Wandlungen erfolgen meist gleichzeitig. Besser als Worte macht sie das Bild auf Seite 138 deutlich.

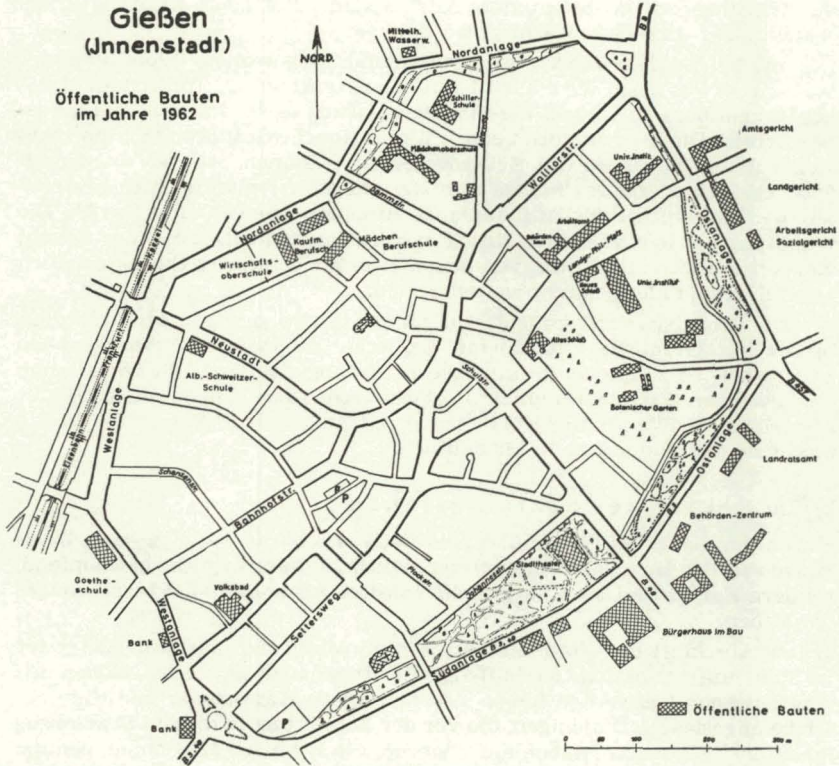
#### b) Im Sektor des Soziologischen

Neben der baulichen Wandlung sind auch erhebliche soziologische Änderungen in der Innenstadt eingetreten. Auch sie können nicht erschöpfend, sondern nur in Umrissen dargestellt werden. Als solche sind insbesondere anzusehen:

1. Der Abschnitt der Nord-Süd-Achse vom Marktplatz bis zum Selterstor ist eindeutig zur besten Geschäftslage der Innenstadt geworden. Neben den eingewachsenen Geschäften haben sich hier große Kaufhäuser und Filialbetriebe angesiedelt. Diejenigen, die vor der Zerstörung in diesem Straßenzug schon ansässig waren, haben die Chancen, die sich nach 1948 boten, genutzt und sich erheblich erweitert. Die geschäftliche Bedeutung des Teilstücks Marktplatz—Selterstor ist zudem durch jene Gießener Geschäftsleute verstärkt worden, die ihren Besitz in der Walltorstraße oder in Nebenstraßen veräußerten und sich aus wirtschaftlichen Überlegungen im Hauptgeschäftszug oder in dessen unmittelbarer Nähe niedergelassen haben. Diese freiwillige Umsetzung, die auch heute noch nicht ganz abgeschlossen ist, kann durch zahlreiche Beispiele im einzelnen belegt werden.

2. Eine weitere bemerkenswerte Wandlung der Innenstadt ist durch die allmähliche Änderung der allgemeinen Wirtschaftsstruktur der letzten 15 Jahre verursacht worden. Die heutige Wirtschaftsstruktur ist — kurz gesagt — gekennzeichnet durch das besonders starke Wachsen der sogenannten tertiären Arbeitnehmergruppen. Zu ihnen sind alle diejenigen Arbeitnehmer zu zählen, die am Schreib- oder Zeichentisch bei Behörden, in Banken und sonstigen Büros, also in Dienstleistungsbetrieben aller Art tätig sind. Diese Betriebe siedeln sich mit Vorliebe in den Zentren der Städte an, unabhängig davon, ob dies aus sachlichen Gründen notwendig wäre oder nicht. Durch die Zerstörung wurde gerade für diese Strukturänderung der Innenstadt eine günstige Voraussetzung geschaffen.

Vor dem Kriege waren die in der Innenstadt ansässigen Behörden und Organisationen unbedeutend und beeinflussten kaum ihre Struktur. Nach 1948 wurden die bereits ansässigen Dienstleistungsbetriebe erweitert, zahlreiche neue sind hinzugekommen. Sie haben größere Bauten errichtet. Als Beispiel seien aufgeführt: Das Behördenhaus des Landes Hessen am



Brandplatz, die neuen Institute der Universität im wiederaufgebauten Zeughaus und in verschiedenen ehemaligen Wohnhäusern der Stadt, die Bank für Gemeinwirtschaft, die Deutsche Bank AG, das Arbeitsamt, der DGB u. a.

3. Soweit Behörden und Organisationen nach 1948 nicht innerhalb der Innenstadt unterkommen konnten oder dort wegen Platzmangels ihren alten Standort verlassen mußten, wählten sie die unmittelbare Nähe der Innenstadt, insbesondere den Berliner Platz und den Anlagenring. Als Beispiel für diese Um- bzw. Neuansiedlung seien angeführt:

Die Verwaltungsgebäude der Stadtverwaltung am Berliner Platz, das Landratsamt, das Arbeits- und Sozialgericht, die Mittelhessischen Wasserwerke, die Dresdner Bank AG und zahlreiche staatliche Ämter, die auf Miete in einem Bürogebäude des Anlagenringes untergebracht sind wie das Straßenneubauamt, das Hessische Kulturstädt u. a. Hinzu kommt das z. Z. im Bau befindliche Bürgerhaus am Berliner Platz. Damit beginnt die Innenstadt mit ihren Funktionen als Zentrum über den Anlagenring hinauszugreifen.

Die sich ständig vergrößernden Dienstleistungsbetriebe im Zentrum einer Stadt verursachen Verkehrsprobleme, die sich, vereinfachend dargestellt, vielleicht so umschreiben lassen: „Das Auto gehört zu unserem Leben, es ist ein entscheidendes Element der Wirtschaft, es macht einen Teil unseres



Wohlstandes aus, es hat jedoch kaum zu lösende Verkehrsprobleme für jede Stadt geschaffen“, und „die sozialen Umwälzungen der letzten Jahrzehnte drücken sich auch darin aus, daß die Wohngebiete und die Produktionsstätten mehr und mehr am Rande der Städte liegen, die Dienstleistungsbetriebe in ihrem Innern. Die Geschäftshäuser und Büros gleichen mit ihrem ständigen Kommen und Gehen Bienenstöcken. Aus den Wohnvierteln draußen und den Arbeitsstätten im Innern ergeben sich jene Verkehrsströme, insbesondere am Morgen und Abend, denen die Städte nicht Herr werden können“<sup>6)</sup>.

4. Die einschneidendste, nach außen nicht sichtbare Wandlung der Innenstadt ist in den veränderten Eigentumsverhältnissen zu erblicken. Bei den Ausführungen zur Baulandumlegung (Seite 104) wurde dargelegt und begründet, daß annähernd die Hälfte der Eigentümer wegen der Kleinheit ihrer Grundstücke ausgeschieden werden mußte. Damit wurde, was oft nicht genügend beachtet wird, das Eigentum am Grund und Boden aufgegeben. Hierdurch ist ein weiterer Tatbestand gegeben:

Die vor der Umlegung vorhandenen Klein- und Mittelparzellen sind mitunter von den Nachbarn, zum überwiegenden Teil aber von der Stadt erworben worden. Soweit die Stadt sie nicht zur Arrondierung der verbliebenen Privatgrundstücke oder als Ersatz für das mitunter über 9,4% hinaus abgegebene Straßengelände verwandte, wurden sie von der Umlegungsbehörde zusammengelegt und „große“ Baugrundstücke gebildet. Dieses „groß“ ist relativ und nur im Verhältnis zu den seitherigen Besitzungen und Bauparzellen der Innenstadt zu verstehen. Die neu gebildeten städtischen Baugrundstücke sind in der Regel an die städtische Wiederaufbau-AG veräußert worden, die sie alsbald bebaute. Sie sind, da die Stadt heute alleinige Aktionärin der Wiederaufbau-AG ist, praktisch im Eigentum der Stadt verblieben. Damit hat sich bei einem nicht unbeträchtlichen Teil der Grundstücke diejenige Maßnahme wiederholt, die bei der ersten Altstadtsanierung angewandt wurde (Seite 89), nach außen kaum sichtbar werdend.

5. Ein weiterer Vorgang ist beachtenswert: Viele der bei der Umlegung in einem Gebiet verbliebenen Eigentümer waren aus familiären oder wirtschaftlichen Gründen — entgegen ihrer ursprünglichen Absicht — nicht in der Lage, selbst zu bauen oder den soeben aufgebauten Besitz zu erhalten. Sie haben ihn deshalb veräußert. Als Käufer für diese bebauten oder z. T. noch unbebauten Grundstücke traten in den ersten Jahren nach 1949 vorwiegend natürliche Personen, in den späteren Jahren zunehmend juristische Personen auf, unter anderen insbesondere die Wiederaufbau-AG, die die Finanzierung besorgt hatte. Damit ist ein weiterer, nicht unerheblicher Teil der innerstädtischen Grundstücke in Gemeindeeigentum übergegangen.

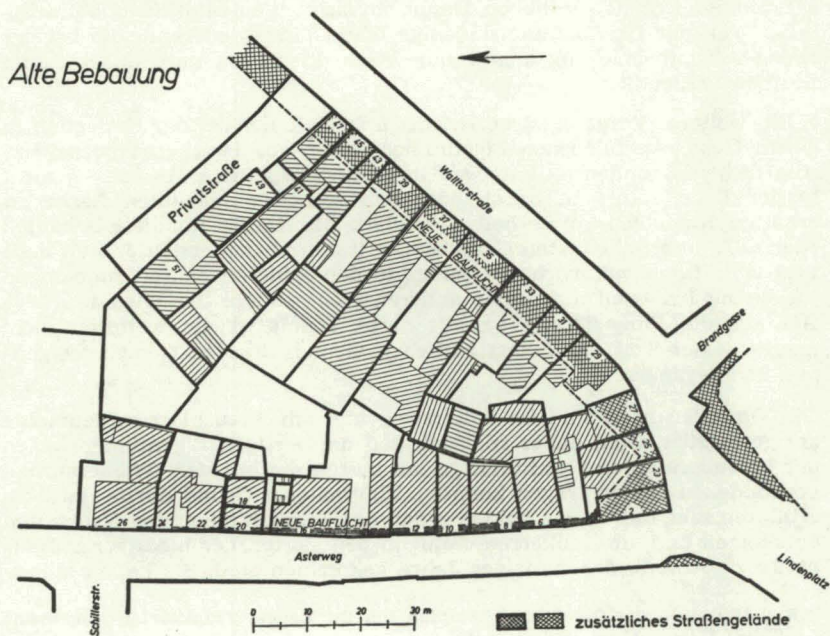
Die Veräußerungen sind im Seltersweg und am Kreuzplatz zahlenmäßig am geringsten, wohl daher rührend, daß die dortigen Eigentümer wegen der besonders guten Geschäftslage am besten die mit dem Wiederaufbau verbundenen Lasten tragen konnten. Ein weiterer Grund dürfte darin zu erblicken sein, daß in den beiden genannten Straßen die ersten Neubauten entstanden und die Bauherren damit in den Vorteil der niedrigeren Baupreise zu Anfang der fünfziger Jahre gekommen sind. Sie haben außer-

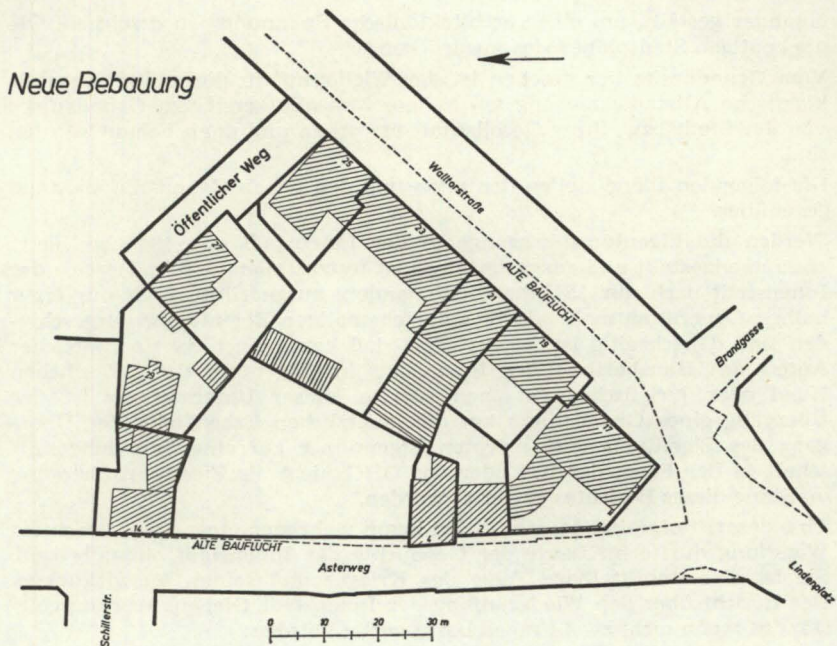
<sup>6)</sup> Rudolf Reinhardt: Die Städte kämpfen um ihr Leben. Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), Nr. 22 vom 26. 1. 1962.

dem alle Vorteile der lang anhaltenden guten Konjunktur wahrnehmen können. Am auffälligsten sind die Veränderungen in den Seiten- und Nebenstraßen, die Walltorstraße nicht ausgenommen. Hierfür zwei besonders aufschlußreiche Beispiele:

a) Am Abzweig des Asterweges von der Walltorstraße lagen zahlreiche kleine und mittlere Grundstücke, kleineren Handwerkern oder Kaufleuten gehörend. Die Walltorstraße, vor 1850 die wichtigste Straße der Innenstadt, hatte nach der Verlegung des Bahnhofs an seinen heutigen Platz zunehmend an Bedeutung verloren. Alle Anstrengungen der Bewohner der Walltorstraße, das Ansehen und die Bedeutung dieser Straße zu heben, hatten keinen nachhaltigen Erfolg. Mit der Zerstörung der Stadt wurde die rückläufige Tendenz in der Walltorstraße besonders spürbar. Längere Zeit war kein Aufbauwille erkennbar. Deshalb sah sich mancher Eigentümer veranlaßt, seinen dortigen Besitz zu veräußern und sich mehr nach dem Zentrum anzusiedeln. Infolgedessen war es der Stadt möglich, von insgesamt 17 Eigentümern mit 28 Grundstücken alle Besitzungen bis auf 2 aufzukaufen. Nach der Baulandumlegung wurden die arrondierten Grundstücke von der Stadt an den Deutschen Gewerkschaftsbund, die ihm nahe-stehende Gewobag und an die Wiederaufbau-AG veräußert, die alsbald aufbauten. Nach diesen ersten Wiederaufbauten folgten zahlreiche weitere, so daß die Walltorstraße heute eine gewisse Bedeutung zurückgewonnen hat.

Das Verfahren, das an dem Abzweig Asterweg/Walltorstraße angewandt wurde, entsprach in seiner Art fast dem klassischen Verfahren der Altstadt-sanierung, wie sie vor dem zweiten Weltkrieg am Lindenplatz durchgeführt wurde. Die nachfolgende Skizze soll dies verdeutlichen.





b) Als zweites Beispiel ist der Bereich zwischen den Straßen Neustadt, Pfarrgarten, Sandgasse und Löbers Hof anzuführen. Dieses Gebiet wies aus älterer Zeit sehr viele verschachtelte Kleingrundstücke auf, die meist mit überalterten und baufälligen Gebäuden besetzt waren, darunter waren noch zahlreiche Scheunen und Stallungen der ehemaligen Ackerbürger. Schon in den dreißiger Jahren war dieses Gebiet für eine Altstadt-sanierung vorgesehen und die ersten Grundstücksankäufe durch die Stadt getätigt worden. Nachdem es gelungen war, hier nach 1948 weitere Grundstücke durch Kauf oder Tausch zu erwerben, beabsichtigte die Stadtverwaltung, in diesem Gebiet die neu zu errichtende Gewerbliche Berufsschule aufzubauen. Im Jahre 1958 entschloß sie sich, diese Schule nicht mehr in der engen Innenstadt, sondern am Stadtrand, am Abzweig des Wiesecker Weges von der Marburger Straße, in großzügiger Weise und mit der Möglichkeit einer weiteren Ausdehnung zu errichten.

Damit eröffnete sich die Möglichkeit, diesen Teil der Neustadt in einem Zuge nach neuzeitlichen Gesichtspunkten als Wohngebiet mit einigen Läden aufzubauen. Bauherr sollte die Wiederaufbau-AG werden. Nachdem es ihr gelungen war, die restlichen 3 Kleingrundstücke in diesem Gebiet zu erwerben, übertrug die Stadt Gießen ihren dortigen, aus mehr als 35 Einzelparzellen entstandenen Besitz an die Wiederaufbau-AG. Zuvor hatte die Stadt die notwendigen Arrondierungen mit den Anrainern durchgeführt. Im Jahre 1961 wurde mit dem Aufbau begonnen, die Fertigstellung der Gebäude ist in der 2. Hälfte 1962 erfolgt. Die äußere Gestaltung dieser Neubauten weicht erheblich von dem übrigen Aufbau der Innenstadt ab. Hier sind Hoch- und Niedrigbauten nicht aus finanziellen, sondern aus städtebaulichen Überlegungen unvermittelt neben-

einander gestellt, um eine „architektonische Spannung“ zu erreichen, wie die heutigen Stadtplaner sich ausdrücken.

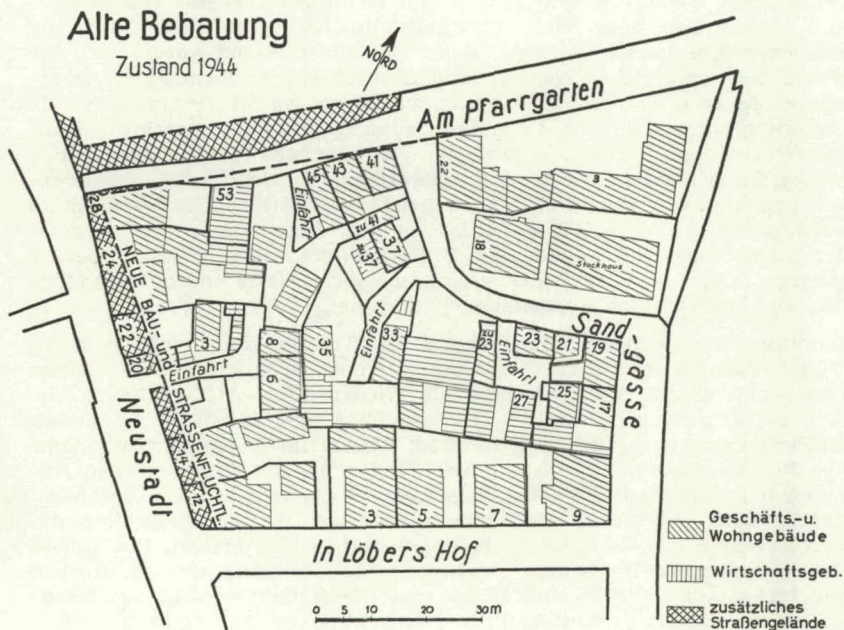
Vom Grundbesitz her gesehen ist der Wiederaufbau dieses Bereiches als klassische Altstadtanierung anzusehen, weil alle zerstörten Grundstücke von der Stadt bzw. ihrer Gesellschaft erworben und dann bebaut worden sind.

Die folgenden Pläne stellen den alten und den neuen Grundstücksbestand gegenüber.

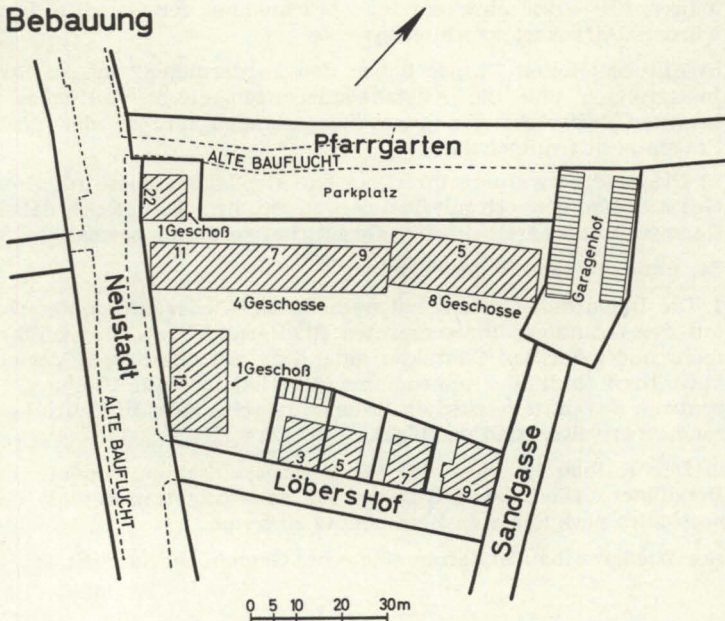
Werden die Eigentumsübergänge in der Innenstadt von 1948 bis heute zusammengestellt und ausgewertet, so ist festzustellen, daß im Bereich der Innenstadt nach nur 15 Jahren oder anders ausgedrückt, nach nur einer halben Generation mehr als 75% der ehemaligen Eigentümer ausgeschieden sind. Gleichzeitig ist festzustellen, daß heute ein nicht unerheblicher Anteil des Hausbesitzes der Innenstadt im Eigentum der öffentlichen Hand oder juristischer Personen ist. Bei dieser Untersuchung ist der Übergang eines Grundstücks auf die gesetzlichen Erben oder der Übergang des Eigentums vom privaten Eigentümer auf eine Familiengesellschaft in der Form der KG oder der OHG nicht als Eigentumsübergang im Sinne dieses Berichtes gewertet worden.

Eine derart tiefgreifende, von vielen kaum wahrgenommene und beachtete Wandlung dürfte im Laufe der Geschichte der Innenstadt einmalig sein. Sie ist eine unmittelbare Folge des Krieges und seiner Auswirkungen. Der Bericht über den Wiederaufbau der Innenstadt Gießens wäre unvollständig, wenn nicht zwei Fragen beantwortet würden:

a) Bewegten sich alle Maßnahmen der Bodenordnung und des Wiederaufbaues im Rahmen unserer Gesellschaftsordnung und



## Neue Bebauung



b) wie war das Verhältnis zwischen den beteiligten Eigentümern einerseits und der Stadtverwaltung andererseits, die die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Maßnahmen zu verwirklichen hatte?

Bei der Beantwortung der ersten Frage ist von dem Tatbestand auszugehen, daß es die mit der Umlegung und dem Aufbau beauftragten Beamten im wesentlichen nicht mit städtischem, erst recht nicht mit eigenem Besitz zu tun hatten, sondern mit dem Vermögen der beteiligten Bürger. Wem fremdes Eigentum anvertraut ist, muß aus gesellschaftlichen Gründen diese Werte pflegen und erhalten, denn unser Grundgesetz und unsere Gesellschaftsordnung schützen das Eigentum. Wer das Eigentum nicht achtet, rüttelt, ob bewußt oder unbewußt, an der bestehenden Ordnung. Andererseits bildet das Grundeigentum nicht ein schrankenloses Recht, sondern ist im Rahmen unseres Grundgesetzes sozial gebunden und hat der Allgemeinheit zu dienen. Dies ist die andere Seite unserer Gesellschaftsordnung. Die eine Seite ist ohne die andere nicht denkbar <sup>7)</sup>.

Unser Grundgesetz gestattet daher Enteignungen zugunsten der Allgemeinheit, ebenso die übrigen Maßnahmen der Bodenordnung, wie sie beim Aufbau der Innenstadt notwendig waren und angewandt wurden.

Es ist daher hier festzustellen, daß sich alle Maßnahmen der Stadtverwaltung im Rahmen unseres Grundgesetzes und damit unserer Gesellschaftsordnung bewegt haben.

Zur zweiten Frage darf hier festgestellt werden, daß, von einem einzigen Fall von untergeordneter Bedeutung abgesehen, alle Maßnahmen in den

<sup>7)</sup> Staatssekretär Prof. Dr. W. Ernst, Bad Godesberg. Aus dem Vortrag auf der erweiterten Arbeitstagung der Bundesvereinigung Deutscher Heimstätten e. V. am 1. 12. 1960 in Bonn.

Jahren 1948—1960 ohne die Inanspruchnahme der Gerichte durchgeführt wurden. Daraus ist zu schließen:

a) Alle beteiligten Bürger haben den Forderungen, die die Straßenverbreiterungen und die Altstadtsanierungen dieses Ausmaßes mit sich brachten, aufgeschlossen gegenübergestanden und an der Lösung aller Fragen positiv mitgeholfen.

b) Die Stadtverwaltung ihrerseits hat alle Maßnahmen mit Umsicht und Geschick und dennoch mit Tatkraft ausgeführt. Sie hat sich dabei stets im Rahmen unserer freiheitlichen Gesellschaftsordnung bewegt.

Zusammenfassend ist festzustellen:

1. Die Innenstadt Gießens hat nach ihrem Wiederaufbau, der weitgehend auf der Grundlage ihres ererbten Stadtgrundrisses durchgeführt wurde, mehr und mehr den Charakter einer City mit allen ihren Vorteilen, aber auch ihren Nachteilen angenommen. Sie hat ihre alte Stellung, Einkaufszentrum des mittelhessischen Raumes zu sein, nicht nur zurückgewonnen, sondern erweitert und verstärkt.

2. Der Aufbau ist nicht das Werk eines einzelnen, sondern das vieler Beteiligten. Alle haben mit ihrem Teil dazu beigetragen, viele, ohne dabei persönlich nach außen in Erscheinung zu treten.

Der Wiederaufbau ist darum eine echte Gemeinschaftsarbeit.



Wahlloses Nebeneinander am Kreuzplatz (s. Seite 113)



Blick vom Marktplatz in die Schulstraße (s. Seite 114)



Blick in den Neuenweg (s. Seite 115)



Wandlung der Baugestaltung (s. Seite 115)

Fotos: R. Metzger