

Der Königsplatz Tor, Platz, (Nicht)-Ort

von Stefan Hartmann

Im Wintersemester 2007/2008 führten Studierende der Europäischen Ethnologie/Volkskunde aus aktuellem Anlass eine Umfrage am Königsplatz durch: Vor dem Hintergrund der Kontroversen um dessen Neugestaltung im Rahmen des Projekts „Mobilitätsdrehscheibe“ sollten die Bürger Gefallen, Kritik und Wünsche äußern. Zunächst soll der Platz aus kunsthistorischer Perspektive dargestellt werden, denn die Kenntnis der urbanistischen Genese des Platzes ist wichtig zum Verständnis der prekären Situation der Gegenwart; vor allem aber ist sie Voraussetzung, um die Planvarianten der Umgestaltung adäquat würdigen zu können.¹ Der Königsplatz ist ein Platz aber kein Ort, er ist auf dem besten Weg zu einem „Nicht-Ort“ im Sinne des französischen Anthropologen bzw. Ethnologen Marc Augé zu werden; Nicht-Ort meint zugleich „Räume, die in Bezug auf bestimmte Zwecke (Verkehr, Transit, Handel, Freizeit) konstituiert sind, und die Beziehungen, die das Individuum zu diesen Räumen unterhält.“ „So wie ein Ort durch Identität, Relation und Geschichte gekennzeichnet ist, so definiert ein Raum, der keine Identität besitzt und sich weder als relational noch als historisch bezeichnen läßt, einen Nicht-Ort.“² Von welcher Seite man sich dem Platz auch nähert, der Blick trifft zunächst immer auf eine Straße. Zusätzlich zu den visuellen Schranken, die der tägliche Verkehrsfluss und insbesondere die 42m (!) langen Combino-Straßenbahnen bilden, blockieren im Süden die Bauten des ÖPNV-Umsteigedreiecks sowie im Nordosten das Ensemble aus Taxistand, Brunnen, ergänzender Bepflanzung und einer Stadtmöblierung, die keine Rücksicht auf Blickachsen nimmt, die Wahrnehmung des Platzes als Ganzes. Allein im westlichen Platzbereich, wo sich eine geschlossene Grünfläche befindet, sind Durchblicke möglich und der größere platzräumliche Kontext wird nachvollziehbar. Die Grünanlage wird momentan jedoch kaum als Ort der Ruhe oder Kommunikation, als Treffpunkt genutzt, sondern dient primär als Durchgangsraum – wie eben der Platz insgesamt. Die umgebende Bebauung stellt zum großen Teil einen

wenig qualitätvollen Querschnitt der Architektur des 20. Jahrhunderts dar: Büro- und Geschäftshausquader mit glatten, gestalterisch nicht akzentuierten Fassaden, die zwischen den 1950er und 80er Jahren errichtet oder zu jener Zeit ‚purifiziert‘ wurden. Auf der südwestlichen Platzseite entstand zu Beginn der 80er Jahre mit dem Verwaltungsgebäude der LEW (Lech-Elektrizitäts-Werke) eine massive, gestalterisch anspruchslose Platzwand. Im Folgenden soll zunächst der Frage nachgegangen werden, wie es zur heutigen Situation kam. Die kunsthistorische Skizze der städtebaulichen Entwicklung des Platzes und seiner Umgebung soll abschließend in eine Zusammenstellung der zentralen Aspekte seiner ‚Identität‘ münden, die bei einer Neuplanung berücksichtigt werden sollten.

Aus urbanistischer Perspektive war der Königsplatz, der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts angelegt wurde, nie ein geschlossener Platzraum, denn ihn querten von Anfang an drei Verkehrsachsen: die *Kaiserstraße* in nordsüdlicher, die *Bahnhofstraße* in ostwestlicher und die Verlängerung der *Hermanstraße* diagonal in südwestlicher Richtung; eine weitere Straße verläuft an seiner Westseite. Seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts fungiert er als zentrale Drehscheibe des öffentlichen Nahverkehrs und zugleich als wichtiger Knotenpunkt des Individualverkehrs.

Ursprünglich lag der Großteil des nachmaligen Königsplatzes und der westlich anschließenden Stadtviertel vor der Stadtmauer, die ungefähr auf Höhe der Ostseite der heutigen *Konrad-Adenauer-Allee* und *Fuggerstraße* verlief; davor erstreckte sich ein breiter Graben sowie Wallanlagen. Dort, wo sich heute der Manzù-Brunnen befindet, stand bis 1862 das *Gögginger Tor*, das Elias Holl im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts nach dem Vorbild seines Entwurfs des „Roten Tores“ umgestaltet hatte.³ Vor den Wallanlagen befanden sich die Gärten Augsburgischer Patrizier, deren Tradition sich bis ins 16. Jahrhundert zurückverfolgen lässt.⁴ Die Gartengüter wichen ab der Mitte des 19. Jahrhunderts der Stadterweiterung und auch die zugehörigen Gutshäuser existieren, bis auf das ehemalige Wohngebäude des *Schaezlerschen Gartens*, nicht mehr. Die Größe dieses Gartens kann man sich heute kaum mehr vorstellen: Vom benachbarten Parkhaus bis zu den Gebäuden des Finanzamtes, vom *Prinzregentenplatz* bis zur *Schaezlerstraße* – das gesamte Areal gehörte zum Gartengut, das Johann Lorenz von Schälzler ab 1813 zu einem englischen Landschaftspark hatte umgestalten lassen.⁵

Seit den 1850er Jahren wurde die urbanistische Erschließung des Bereichs westlich des *Gögginger Tores* geplant, mit der 1862, nach der Niederlegung des Tores und dem Schleifen der Befestigungsanlagen, begonnen werden konnte.⁶ Den wesentlichen Impuls für die urbanistische Entwicklung gab sicher die Errichtung des Augsburger Hauptbahnhofs auf dem *Rosenauberg*, der 1846 eröffnet wurde. Die heutige *Bahnhofstraße* war damals kaum mehr als ein Feldweg. Ende des 19. Jahrhunderts war hier eine repräsentative Geschäftsstraße mit zahlreichen Hotels entstanden, während auf der Südseite der parallel verlaufenden *Halderstraße* Funktionsbauten wie die neue Getreideschranne errichtet wurden.⁷ Entlang der *Kaiserstraße* (*Konrad-Adenauer-Allee*) entstanden zu jener Zeit Wohnbauten für das gehobene Bürgertum sowie, im nördlichen Teil, öffentliche Gebäude wie der Justizpalast. Schlusspunkt und Point de Vue der Nord-Süd Achse bildete das Stadttheater (1876/77).⁸ Wohnbauten – sowohl Villen als auch Mehrfamilienhäuser – entstanden auch an der historischen Überlandverbindung nach Südwesten (heute: *Hermanstraße*). Zudem wurde hier, unmittelbar angrenzend an das Bahnhofsareal, das Gelände der Schwäbischen Kunst- und Gewerbeausstellung von 1886 angelegt. Besucher dieser Leistungsschau des lokalen Gewerbes, die auch als Freizeitattraktion der Bevölkerung dienen sollte, mussten die Eisenbahntrasse queren. Dabei bot sich ihnen ein Panorama der Technik in Form des Bahnhofsareals mit den Ringlokschuppen, den Werkstattgebäuden, den Gleisanlagen und natürlich den Zügen. Damit wurde das Bahngelände gleichsam zu einem erweiterten Ausstellungsgelände. Nach der Ausstellung wurden Park und Gebäude weiter genutzt und ausgebaut, u.a. für Musikveranstaltungen. Der Weg in die Stadt, oder von dort kommend, führte vorbei am repräsentativen Gebäude des *Hotels Kaiserhof* (1882), dessen Eckerker mit Helm den Übergang vom Platz zur Straße akzentuierte.⁹

Ein Problem jedoch wurde immer akuter: die mangelnde Anbindung von Altstadt und Stadterweiterung. Der gesamte Verkehr, inklusive der (Pferde-)Trambahn, musste über die schmale *Annastraße* abgewickelt werden; Umsteigepunkt der Tramlinien war der relativ kleine *Ludwigsplatz*, der sich in etwa über das nördliche Drittel des heutigen *Rathausplatzes* erstreckte. Ein neuer Straßenzug, der sich vom Königsplatz bis zum Merkurbrunnen erstreckt, sollte die Verkehrsprobleme lösen. Die

Anlage der heutigen *Bgm.-Fischer-Straße* sollte der verkehrstechnischen Verknüpfung von Altstadt und Stadterweiterung dienen und die historische Nord-Süd-Achse der *Maximilianstraße* mit der parallel geführten *Kaiserstraße* verbinden. Bis es soweit war, vergingen sieben Jahre (1897-1904; Eckbauten 1912-15). Strittig war unter anderem, wie die Mündung der Straße in den Platz gestaltet werden sollte. Letztlich realisiert wurde eine relativ breite Öffnung, die von zwei groß dimensionierten, unterschiedlich gestalteten Geschäftshäusern flankiert wird. Man entschied sich damit gegen die Stärkung des Platzcharakters, wie Friedrich von Thiersch mit dem Projekt eines „Torhauses“ über der Straße vorgeschlagen hatte.¹⁰

Der Durchbruch der *Bgm.-Fischer-Straße* war der entscheidende Schritt zur Etablierung des Königsplatzes als Verkehrsknotenpunkt. Unmittelbar an der Mündung des neuen Straßenzuges entstand der zentrale Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs; jahrzehntelang befand sich hier ein Rundpavillon, „Umsteigepilz“ genannt, bis Mitte der 70er Jahre das heute bestehende „Umsteige-Dreieck“ entstand, an dessen Seiten die Haltepunkte der Bus- und Straßenbahnlinien gebündelt wurden.¹¹ Damit wurde nach zahlreichen Planvarianten und Gutachten, die seit den 50er Jahren erstellt worden waren, ein Kompromiss zwischen den Anforderungen des stetig anwachsenden Verkehrs, der Erhaltung des Stadtgrüns und der historischen (Sicht-)Achsen gefunden. Der Bereich des Umsteigepilzes wurde weitgehend verkehrsberuhigt und mit einer Brunnenanlage und Bäumen zu einem Bereich mit Aufenthaltsqualität umgestaltet. Allerdings ging durch die Bäume und den Taxistand, der sich hinter dem Brunnen befindet, visuell der größere Kontext des Platzes verloren. Ebenso bilden die Bauten des Umsteigedreiecks und die Busse und Straßenbahnen Sichtbarrikaden, durch die die Wahrnehmung des Platzes als Ganzes erheblich beeinträchtigt wird. Genutzt wird dieser Bereich, außer als Durchgangsraum für die Passagiere des ÖPNV, allenfalls als Treffpunkt für Jugendliche; Sicherheitspatrouillen sollen seit einigen Jahren dem Unbehagen der Fahrgäste entgegenwirken. Die flächenmäßig größte „Insel“ wird von der Grünanlage gebildet, deren originale Wegestruktur, mit dem Brunnen von 1880 als Zentrum, ebenso erhalten blieb wie die alten Bäume. Allerdings ist die Anlage durch Verkehrsschneisen allseitig abgeschirmt, auch fehlen die gestalterische Integration und die

visuelle Einbindung in den größeren Platzkontext. Gerade der letztgenannte Aspekt dürfte dazu führen, dass die Grünanlage kaum als Aufenthaltsort und Treffpunkt genutzt wird.

Der Königsplatz war also von Anfang an Entree im wörtlichen wie im übertragenen Sinne: symbolisch, als repräsentatives Tor zur Stadt und funktional, als Gelenkstelle zwischen Altstadt und Stadterweiterung. In dieser doppelten Entree-Situation liegt der Ausgangspunkt der kaum lösbaren Konflikte zwischen Repräsentation, Aufenthaltsqualität und (verkehrstechnischer) Nutzung, die bis in die gegenwärtigen Umgestaltungsdebatten reichen. Die obigen Ausführungen sollten deutlich gemacht haben, dass der Verkehr immer Teil der ‚Identität‘ des Platzes war, dessen Gestaltung maßgeblich mitbestimmt hat, ja letztlich vielleicht sogar Anlaß für seine Anlage war, wenn man die fundamentale Bedeutung der Ansiedlung des Hauptbahnhofes im Westen der Stadt berücksichtigt. Insbesondere der Durchbruch der Bgm.-Fischer-Straße und die damit verbundene Etablierung des östlichen Platzbereiches als Verkehrsknotenpunkt führte jedoch nach 1900 zum Primat der funktionalen Dimension und damit zu einer sukzessiven Ausweitung der Verkehrsflächen. Durch die Umgestaltungsmaßnahmen der 70er Jahre wurde der ÖPNV im Südwesten des Platzes gebündelt, der östliche Bereich weitgehend verkehrsberuhigt und die Grünanlage im Westen, als wichtige urbanistische Konstante der Platzgestaltung, erhalten. Wesentlich älter als das Grün ist die Diagonale zwischen Annastraße und Hermanstraße, die – von der Überlandverbindung nach Kempten bis zur heutigen Straßenbahntrasse – bis heute erhalten blieb. Die Achse Bahnhofstraße-Kurze Bahnhofstraße ist jüngeren Datums, aber auch sie ist wichtig zur Verknüpfung des Bahnhofsviertels mit der Altstadt und für die Einbindung des Grünareals in den größeren Platzzusammenhang. Ebenso bedeutend ist die Einbindung des Platzes in die Nord-Süd-Achse der Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße. Diese Punkte sind wesentlich für die Identität des Platzes, stellt man sie zugunsten des Verkehrs zur Disposition, wird der Königsplatz endgültig zum „Nicht-Ort“, der zwar der Anbindung dient, aber keine Verbindung mehr bietet: Er wird zur reinen Verkehrsdrehscheibe ohne nachvollziehbare Verbindung zur Geschichte, ohne Verbindung mit dem urbanen Kontext, ohne Aufenthaltsqualität und damit ohne Verbindung zu den Menschen und unter den Menschen.

Anmerkungen

1 Die folgenden Ausführungen basieren im Wesentlichen auf den Kurzvorträgen von Dr. Brigitte Sölch, PD Dr. Jörg Stabenow und Stefan Hartmann im Rahmen der vierten Architekturwoche des BDA am 2. Juni 2008 in Augsburg. Für fundierte Informationen zu den Planungen der vergangenen Jahre siehe: GiSA (Gesellschaft integrale Stadtentwicklung Augsburg) (Hrsg.): *Der Königsplatz und seine Entwicklung*, Augsburg 2006. Außerdem: *Stadtwerke Augsburg* (Hrsg.): *Mobilitätsdrehscheibe Augsburg. Der Umbau von Hauptbahnhof und Königsplatz sowie die neuen Straßenbahnlinien. Der Königsplatz*, Augsburg 2006.

2 Augé, Marc: *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*, Frankfurt/Main 1994 (Non - lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité, Paris 1992), S. 92 und S.103.

3 Kießling, Hermann; Lohrmann, Ulrich: *Türme – Tore – Bastionen. Die Reichsstädtischen Befestigungsanlagen Augsburgs*, Augsburg 1987, S. 49. Roeck, Bernd: *Elias Holl. Architekt einer europäischen Stadt*, Regensburg 1985, S.112 i. V. m. S. 228 zum Gögginger Tor und S. 228 i. V. m. S. 230 zum Roten Tor.

4 Ausführlich zur Geschichte der Augsburger Patriziergärten sowohl innerhalb der Stadtmauern wie davor: Trauchburg, Gabriele von: *Häuser und Gärten Augsburger Patrizier*, München, Berlin 2001.

5 J. L. v. Schaezler erwarb Gebäude und Park 1813 von der Familie von Halder. Heute befindet sich in dem Haus aus dem Jahr 1764 der Sitz der Bäckerinnung. Siehe: Hagen, Bernt von; Wegener-Hüssen, Angelika (Hrsg.): *Stadt Augsburg. Ensembles. Baudenkmäler. Archäologische Ensembles (Denkmäler in Bayern; Bd. VII.83)* München 1994, S. 392f.

6 Die Planungen von Königsplatz, Bahnhof- und Halderstraße entstanden größtenteils unter Stadtbaurat Jakob Graff ab 1860; siehe: *Stadtarchiv Augsburg Bestand 45, Akt 342, 344 und 45.*

7 Der erste Bahnhof Augsburgs befand sich östlich des Roten Tores, im Areal der rapide expandierenden Textilindustrie. Das Gebäude dient heute als Depot der Straßenbahnen. Zur Entwicklung des Eisenbahnwesens in Augsburg siehe: Asmus, Carl; Hehl, Markus, *Eisenbahn im Wandel der Zeit. Bahnknoten Augsburg*, Augsburg 2004; Breubeck, Reinhold, *Eisenbahnknoten Augsburg, Neustadt 2007*; Erhart, Ernst, *Eisenbahnknoten Augsburg*, München 2000.

8 Siehe: Hagen, Bernt von/Wegener-Hüssen, Angelika (Hrsg.): *Stadt Augsburg. Ensembles. Baudenkmäler. Archäologische Ensembles (Denkmäler in Bayern; Bd. VII.83)* München 1994, S.281f. Für einen Überblick der Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert siehe: Chevalley, Denis, *Die Stadtentwicklung Augsburgs seit der Säkularisation*, in: ebenda, S.XXXV - XXXII.

9 Das Gebäude von Martin Dülfer wurde in den 1970er Jahren zugunsten des Neubaus „Kaiserhof 2000“ abgebrochen; Architekturbüro Brockel & Müller. Siehe: Heiß, Ulrich, *Eine schöne Erinnerung. Abbruch und Neubau des Kaiserhofs*, in: *Künstlervereinigung „Die Ecke“* (Hrsg.), *Utopie und Wirklichkeit. Zeichenhafte Architektur in Augsburg*. Kata-

BERICHTE

log zum 1. Augsburger Architekturtag am 22. November 1997, Augsburg 1997, S. 50f.

10 Ausführlich zur Planungs- und Baugeschichte der Straße: Kießling, Hermann, Der Durchbruch der Bürgermeister-Fischer-Straße in Augsburg, Augsburg 1975. Zu den Eckbauten „Riegele - Block“ und „Königsbau“ siehe: Hagen, Bernt von; Wegener - Hüssen, Angelika (Hrsg.) Stadt Augsburg. Ensembles. Baudenkmäler. Archäologische Ensembles (Denkmäler in Bayern; Bd. VII.83) München 1994, S.114.

11 Planungsgruppe Engel, Hansjakob, Pfister, Schiffler. Siehe: Stadt Augsburg (Hrsg.) Arbeitsgruppe Königsplatz. Straßenbahnnetz Augsburg / Ausbau des Königsplatzes, Augsburg 1976. Siehe auch die Voruntersuchung: Schiffler, Der Umbau des Königsplatzes, Augsburg 1973.