

**Marien-/Ecke Königstraße
1980: Mit dem Neubau
von Tiefgarage, Busbahnhof
und Einkaufsplateau wur-
den diese Straßenräume
ruiniert.**

Foto: Stadtarchiv PB/Stöss



Ohne Schirm ist der Paderborner selten unterwegs, gilt seine vor dem ersten ordentlichen Höhenzug am Rand der norddeutschen Tiefebene gelegene Heimat doch als Regenloch. Einen ganzen Busbahnhof unter einen Schirm zu verbannen, war insofern eine originär paderbörnische Lösung des Wetterproblems.



Paderborn Königsplatz

Ein neues Stadtquartier sollte einst den frisch gewonnenen Großstadtstatus manifestieren. Dreißig Jahre nach seiner Fertigstellung machen sich die Paderborner daran, seine Mängel zu beheben

Text und Fotos **Ulrich Brinkmann**

„Das Paderborn von heute hat sich längst auf die Tatsache eingestellt, in wenigen Jahren Großstadt zu sein und entsprechende Funktionen auszuüben. Die Weichen dafür sind gestellt, die Planungen werden erarbeitet, mit ersten Bauten ist begonnen worden. So wird der kombinierte Kaufhaus-, Hochgaragen- und 260-Betten-Hotelneubau modernster Art und einer 18geschossigen Höhe an der Königstraße nicht nur die Hotelsituation in Paderborn wesentlich günstiger und großstädtischen Ansprüchen genügend verändern, sondern gleichzeitig den sichtbaren Beginn der Innenstadtsanierung bedeuten. Diese Umordnung der City ist notwendig, um die Attraktivität zu verstärken und den großstädtischen Charakter auch in der baulichen Substanz zu demonstrieren. Fußgängerstraßen in zweiter Ebene, Omnibushaltestellen und Zulieferung unter der Erde werden dafür sorgen, daß dem Fußgänger ungestörte Möglichkeiten zum Einkauf und zum Besuch der Behörden und Verwaltungsstellen, der Ärzte, Rechts- und Wirtschaftsberater geboten werden ... Das Paderborn des Jahres 2000 ist bereits im Bau.“ In dem 1972 erschienenen Buch „Paderborn, eine werdende Großstadt“ fasst Ex-Stadtdirektor Wilhelm Sasse die anstehenden Aufgaben zusammen. Noch einmal Sasse: „Der heutige Standpunkt ist klar und eindeutig zukunftsorientiert, der Weg als Oberzentrum zwischen den Großräumen Bielefeld und Kassel führt gradlinig zu einer Großstadt, deren volle Entwicklungsmöglichkeiten ... nur zu erahnen sind.“

Vierzig Jahre später mag dieser von keinem Zweifel getriebene Wachstumsglaube befremden, doch spiegelt sich in ihm nicht nur jener Zeitgeist wider, der schon bald durch die vom Club of Rome aufgezeigten „Grenzen des Wachstums“ und von der ersten Ölkrise erschüttert werden wird – „eindeutig zukunftsorientiert“ zu sein, erlauben den Paderbornern

zwei ganz konkrete Entwicklungen. Da ist zum einen die Neugründung der 1818 auf Geheiß des preußischen Königs aufgelösten Universität, zum anderen die kommunale Neugliederung von Nordrhein-Westfalen. Für die Stadt an der Pader, Deutschlands kürzestem Fluss, bedeutet diese Reform, dass am 1. Januar 1975 mit der Eingemeindung umliegender Orte erstmals die 100.000-Einwohner-Grenze überschritten werden wird. Ein erstaunliches Wachstum für die noch ein Vierteljahrhundert zuvor gerade 40.000 Köpfe zählende Stadt, ein Wachstum, das nicht nur die Phantasie der Planer beflügelt, sondern auch unter den Bürgern eine freudige Erregung auslöst, die sich schon dem Vierjährigen mitteilt, der 37 Jahre später diese Zeilen schreiben wird. Angesichts der fast vollständigen Zerstörung der Stadt gegen Ende des Zweiten Weltkriegs ist der Stolz auf den Großstadtstatus verständlich. Mit ihm scheint sich eine vergangene Bedeutung, für die das Treffen von Papst Leo III. und Kaiser Karl dem Großen in der Paderborner Kaiserpfalz im Jahr 799 steht, neu einzustellen.

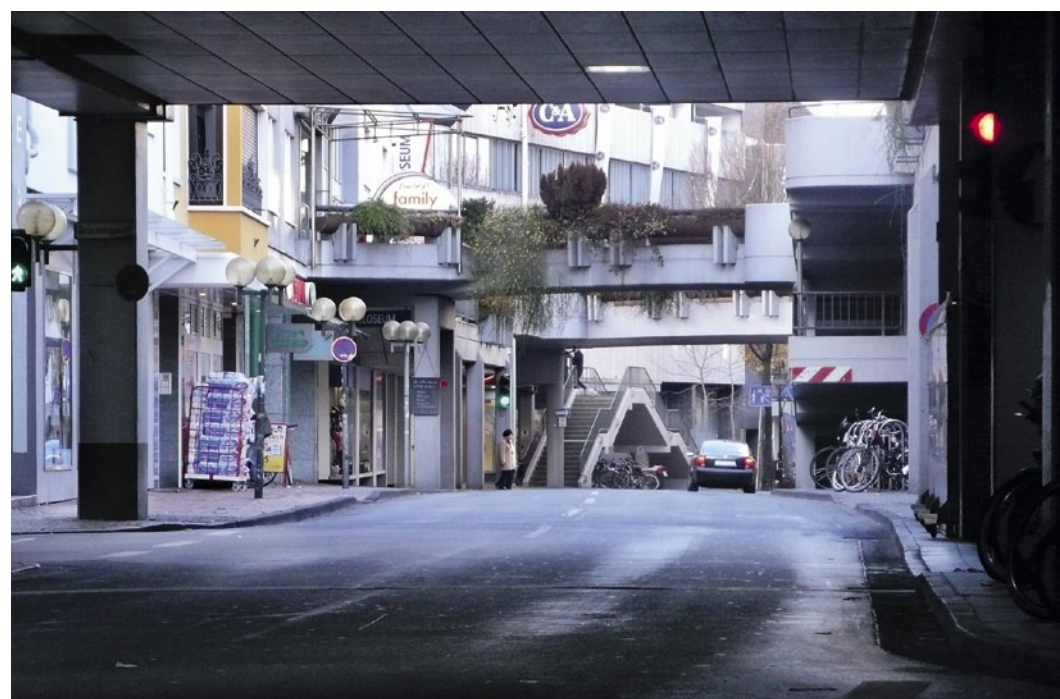
Rückblickend darf das „Großstadtwerden“ als der wichtigste Moment in Paderborns Geschichte nach dem verheerenden Luftangriff am 27. März 1945 gelten. Die Stadt scheint eine einzige Baustelle. Öffentliche Gebäude sind im Entstehen, die das Stadtbild bis heute prägen: von der Neugestaltung des Dom-Umfelds durch Diözesanmuseum und neu erbaute Kaiserpfalz (Architekt: Gottfried Böhm) über die Stadtbibliothek in der ehemaligen Domdechanei, die neue „Schulstadt“ am Maspornplatz mit Berufsschulzentrum, „Schwimmoper“ und Sporthalle bis hin zu Hardt-Waltherr Hämers „Paderhalle“ gegenüber (Bauwelt 13.1982, 23.2002). Das größte Projekt aber ist die Verdichtung des kommerziellen Zentrums. Auf einer eher rudimentär bebauten Fläche zwischen der Haupteinkaufsmeile Westernstraße im Süden und der Marienstraße im



Im Düstern, Ecke Mariengässchen



Alte Torgasse, Durchfahrt zur Brückengasse



Königstraße, Ecke Brückengasse



Lageplan der westlichen Innenstadt: Entwurf des ersten Preisträgers

- 1 Rathaus
- 2 Klingenthal
- 3 Kaufhof
- 4 ehem. Gemeinschafts-
kaufhaus Dany
- 5 C&A



Königstraße, Ecke Marienstraße



Alte Torgasse



Busbahnhof

Norden entsteht zwischen 1969 und 1981 für rund 160 Millionen DM der „Königsplatz“, ein Stadtquartier, in dem Fahrverkehr und Fußgänger auf zwei Ebenen voneinander getrennt wurden: oben eine verwinkelte, terrassierte Baustruktur mit urbanem Nutzungsmix, unten Busbahnhof und Tiefgarage. Anders aber als im Falle der öffentlichen Bauten hat sich die Stadt beim Königsplatz mit einer Architektur begnügt, die selbst an damaligen Maßstäben gemessen als medioker gelten muss. Und, problematischer noch: Das Quartier ist von Anfang an durchsetzt mit „Angsträumen“ wie aus dem Lehrbuch, und zwar weniger in seinem Innenbereich, der leicht zu meiden wäre, als vielmehr entlang seiner Außenkanten im Norden und Westen, wo sie die wichtige Verbindung von der Westenstraße zum nach dem Krieg parkartig angelegten Paderquellgebiet stören.

Der Besonderheit des Quellgebiets ist sich die Stadt inzwischen bewusst; derzeit läuft die Bewerbung um den Weltkulturerbetitel der UNESCO. Ein erfolgreicher Antrag dürfte den Wunsch verstärken, Missstände in der Nachbarschaft zu beheben. Doch besteht die Aussicht, dass sich der „Königsplatz“ auch unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens weiterentwickelt. Am 21. Juni letzten Jahres wurde ein von der „Standortgemeinschaft Königsplätze“ ausgelobter Wettbewerb entschieden, der aufzeigt, wie sich das Quartier verändern könnte. Zwei Stadträumen, die damals der Umgestaltung geopfert wurden, muss dabei besonderes Augenmerk gelten: dem südlichen Abschnitt der Königstraße und der Marienstraße. Die Perspektive für beide ist keine Frage von Außenraumgestaltung, von Gehwegplatten und Sitzbankdesign – es geht um grundlegende funktionale Überlegungen: zur Zukunft des Busbahnhofs an diesem Ort, zur Lage von Zu- und Ausfahrten der Tiefgarage, zur räumlichen Verknüpfung der verschiedenen Ebenen miteinander und mit den angrenzenden Bereichen der Stadt.

Weiterentwicklung ohne Peripherie-Rezepte

Die Ecke Westenstraße/Königstraße ist der Höhepunkt an kommerzieller und baulicher Dichte in Paderborn. Das Kaufhof-Warenhaus aus den fünfziger Jahren und das Kaufhaus Klingenthal aus den Zwanzigern (wiederaufgebaut nach dem Krieg, erweitert in den siebziger und abermals in den neunziger Jahren) bilden den Auftakt zur kurzen Kette großer Einzelhandelshäuser im Zentrum. Deren letzter Baustein ist das C&A-Haus an der König-/Ecke Marienstraße mit dem neben ihm aufragenden, von Stadtdirektor Sasse erwähnten Hotelhochhaus; auf halbem Weg, an der Ecke Alte Torgasse, erhebt sich das ehemalige „Gemeinschafts Kaufhaus Dany“ mit seiner eigenwilligen grünen Elementfassade. In ihm befindet sich heute ein „Karstadt-Schnäppchen-Center“, was den Druck andeutet, den die am Paderborner Stadtrand großzügigsten genehmigten Einzelhandelsstandorte auf das Zentrum ausüben. Zwischen Kaufhof und Klingenthal führt eine flache Rampe hinauf auf die Hochebene „Königsplatz“; das, was jahrhundertlang die Königstraße war, taucht, dem abschüssigen Gelände folgend, ab in die Dunkelheit des Busbahnhofs.



Königstraße, Ecke Brückengasse: Anstelle des Blicks in den düsteren Busbahnhof wollen die Wettbewerbs-

ger eine breite Freitreppe hinauf zum Königsplatz anlegen.

Abbildungen: Architekten

Das wird sich ändern, falls der mit dem ersten Preis bedachte Wettbewerbsbeitrag realisiert wird. Die Landschaftsarchitekten foundation 5+, Kassel, und HOSPER International, Haarlem (NL), wollen die Hochebene aus der Königstraße zurückziehen auf deren östliche Grenze; die Rampen an ihrem nördlichen und südlichen Ende werden dadurch ebenso überflüssig wie die Fußgängerstege, die die Straße überspannen, und auch die Alte Torgasse, welche dann nicht mehr in ein dunkles Busbahnhofsloch führt, dürfte davon profitieren. Eine üppig bemessene Freitreppe soll Königstraße und Königsplatz miteinander verbinden, wodurch die Düsternis des Busbahnhofs aus der Wahrnehmung verschwände. Andererseits: Sollte der Busbahnhof verlegt werden, erscheint es sinnvoll, die Treppe knapper anzulegen, um die dann möglichen neuen Verkaufsflächen auch von der Westseite erschließen zu können. Denn Stadt und Anlieger sehen die Zukunft des Königsplatzes nicht in einer Entwicklung hin zur Shopping-Mall, sondern als offenes, vielfach vernetztes Stadtquartier mit kleinteiliger Eigentümerstruktur – ein solches aber braucht maximalen Kontakt zum öffentlichen Raum. Dem Umbau des Königsplatzes erwächst insofern Bedeutung zu über die Grenzen Paderborns hinaus: Während anderswo noch immer blockgroße Shopping-Malls in die Altstädte gerammt werden, könnte es hier gelingen, die Entwicklung des Zentrums anders als mit den Strategien der Peripherie zu meistern. ■



Ulrich Brinkmann | lebte von 1970 bis 1992 in Paderborn. Bei seinem letzten Besuch trauerte er um den verschwundenen Plattenladen „City Music“ am Königsplatz, wo er als jugendlicher ein nicht unerheblichen Teil seiner Freizeit verbracht hat.