



# Tritt auf die Verkehrsbremse

---

Malte Kessler, Text | Valeriu Pana, Fotos

---

Hermannstadt (Sibiu) in Rumänien hat seinem Konzept zur Stadtentwicklung einen wichtigen Mosaikstein hinzugefügt. Behörden und Bewohner wissen inzwischen: In der Altstadt leben heißt mehr als Wohngebäude zu sanieren. Der öffentliche Raum steht zur Debatte. Und mit ihm der Autoverkehr.



Warum? Etwa wegen des guten Rufs, den Deutsche immer noch in Rumänien haben, das 2007 der Europäischen Union beitreten will? Oder weil die pragmatischen Hermannstädter sich über einen deutschstämmigen Bürgermeister Investitionen aus Deutschland versprechen? Fakt ist: Ausländische Investoren haben Hermannstadt und Umgebung zu ihrem Standort gewählt. Die Region entwickelt sich schnell, die Stadt blüht auf und bereitet sich auf das Beitrittsjahr vor, das gleich einen kulturellen Knüller bieten wird: Hermannstadt soll in zwei Jahren gemeinsam mit Luxemburg eine Kulturhauptstadt Europas sein. Mit seiner historischen Altstadt bewirbt Hermannstadt sich außerdem bei der UNESCO um den Status als Weltkulturerbe. Diese Entscheidung soll bereits 2006 fallen. Und bis dahin soll auch das jüngste rumänisch-deutsche Projekt umgesetzt sein: die Verkehrsberuhigung in der historischen Altstadt von Sibiu.

Die GTZ unterstützt die Stadt seit Ende der 90er Jahre bei der Altstadtsanierung. Dies geschieht im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung. Seit Beginn des Projekts berät das GTZ-Büro Einwohner, die ihre Wohngebäude gegen weiteren Verfall sichern und schrittweise sanieren wollen. Die öffentlichen Plätze, ihre Zuwege und Treppen sowie die Stadtmauern und Stadttore des historischen Kerns befanden sich ebenfalls in einem desolaten Zustand und müssen neu gestaltet werden. Behörden und Architekten sahen daher schnell ein: In der Altstadt zu leben, bedeutet mehr als Wohngebäude zu sanieren. Im rumänisch-deutschen Projekt greifen deshalb nun Raum- und Verkehrsplanung ineinander. Die Sanierung und Neugestaltung des öffentlichen Raums geht einher mit der Verkehrsorganisation.

### Integrierte Planung

Zu viele Personen- und Lastkraftwagen kreuzten das Zentrum und kürzten durch ihre Wege durch die engen Gassen ab. Die malerischen Plätze in der Innenstadt



waren völlig zugeparkt und standen damit für andere Funktionen nur eingeschränkt zur Verfügung. Der überörtliche Durchgangsverkehr rollt ebenfalls zum Teil noch durch die Hermannstädter City; so lange zumindest, bis die Umgehungsstraße im Westen der Stadt fertig ist. Ein Zustand, der dieser ungewöhnlichen Stadt nicht gerecht wird.

Das Konzept zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt steht inzwischen fest. Die drei großen historischen Plätze, der Große und der Kleine Ring sowie der Huet-Platz werden autofrei gehalten. Die Fahrzeuge dürfen die historische Altstadt nicht mehr kreuzen, und die Parkflächen auf den Plätzen werden abgeschafft oder wesentlich verringert.



Öffentlicher Raum:  
Die Lugenbrücke über den Kleinen Ring von Sibiu ist eine der vielen schmiedeeisernen Kunstwerke, die der Altstadt ihren Flair verleihen. Auch die Schlaglöcher auf dieser Straße in der Nähe des Großen Rings (rechts) werden bald einer neuen Fahrbahndecke weichen.

**H**ermannstadt ist gut für Überraschungen. Der Besucher staunt in Sibiu, wie die Stadt auf Rumänisch heißt, über eine mittelalterliche Architektur, die eher deutsch anmutet. Vor mehr als 800 Jahren kamen Siedler von Mosel und Niederrhein hierher und bauten ein blühendes Zentrum des Handels, Handwerks und der Künste auf. Die nächste Überraschung: Nur noch wenige Familien der Siebenbürger Sachsen leben hier, und trotzdem haben die rund 170 000 Hermannstädter einen deutschen Bürgermeister. Im Sommer vergangenen Jahres wählten sie Klaus Johannis zum zweiten Mal ins Amt und die Vertreter der deutschen Minderheit in den Stadt- und Kreisrat.

Große Pläne:  
Steffen Mildner leitet  
seit fünf Jahren das  
GTZ-Büro in Sibiu,  
wie Hermannstadt auf  
Rumänisch heißt.  
In zwei Jahren soll  
das Altstadtzentrum  
autofrei sein.



Das Parken auf den Straßen der Innenstadt folgt ebenfalls neuen Regeln. Bürgermeister und Stadtrat billigten das Konzept. „Und jetzt wird's umgesetzt“, sagt Projektkoordinator Steffen Mildner, der seit fünf Jahren das Hermannstädter GTZ-Büro leitet. Ein Großteil des Geldes hierfür kommt von der KfW Entwicklungsbank. Ein KfW-Zuschuss in Höhe von 1,5 Millionen Euro fließt je zur Hälfte in die Sanierung von Wohngebäuden und Sozialeinrichtungen sowie in die Sanierung des öffentlichen Raums. Das GTZ-Büro wickelt die Finanzierung ab.

Die Verkehrssituation in Hermannstadt sei im Vergleich zu anderen Städten noch nicht dramatisch, meint Steffen Mildner. Weil in der Altstadt viele arme und alte Leute wohnen, hält die Zahl der Autos sich noch in Grenzen. „Aber das ändert sich schnell; wir müssen vorausdenken und der Entwicklung zuvor kommen“, sagt Steffen Mildner. Wie verhindern wir es, dass die Autos überhand nehmen? Diese Frage könne nicht früh genug gestellt werden. Schon jetzt steht fest: Der Autoverkehr beeinträchtigt den Erlebniswert der Stadt.

Das angelaufene Programm will hauptsächlich den Verkehr verbannen, der die Altstadt kreuzt. Das ist zum Großteil bereits gelungen. Das neue Einbahnstraßensystem zeigt Wirkung. Weitere Straßen werden verkehrsberuhigt als Spielstraßen

und Tempo-30-Zonen eingerichtet. Zonen zum Kurz- und Anwohnerparken läuten die neue Zeit ein. Nicht zuletzt blockieren die zahlreichen Baustellen in der Innenstadt wirkungsvoll die Durchfahrt.

Ein weiterer Nebeneffekt dieser Baustellen: Sie erschweren das Besucherparken in der Altstadt und bereiten die Menschen schon mal seelisch auf eine autofreie Innenstadt vor. Im vergangenen Sommer war das Parken auf dem

Huet-Platz unmöglich, weil alle Trinkwasser- und Abwasserleitungen erneuert wurden. Am Kleinen Ring geht's weiter. Im Kulturhauptstadt-Jahr 2007 soll alles abgeschlossen sein. „Der Termindruck ist groß, aber er darf die Arbeit nicht beeinträchtigen“, sagt Steffen Mildner. Die Mitarbeiter im GTZ-Team des rumänisch-deutschen Projekts kontrollieren und sichern deshalb die Qualität. Im stillen Einverständnis mit den Stadtvätern drücken sie schon mal ein Auge zu, wenn Erdhaufen und Bauschutt nach Abschluss der Bauarbeiten liegen bleiben. Hauptsache, sie hindern die Autofahrer daran, den Weg vor dem historischen Ratsturm aus dem 15. Jahrhundert schon wieder als Abkürzung zu benutzen ...

Verständnis für die integrierte Altstadtsanierung zu finden, war anfangs schwierig; bei Behörden und Bewohnern gleichermaßen. Nicht nur der auf Gebäudesanierung verkürzte Begriff von Altstadtsanierung musste geistig zu den Akten gelegt werden. Viel zu kurzfristig wäre es auch, das Rohrnetz nur an jenen Stellen anzupacken, wo kein Wasser mehr aus der Leitung kommt oder nichts mehr abfließt. Das ganze



Netz steht zur Disposition. Mehr noch: Zu einer integrierten Altstadtanierung gehört der gesamte öffentliche Raum, die gesamte Infrastruktur, der Verkehr, die Revitalisierung und die Stärkung des Einzelhandels. „Zu einer lebendigen Altstadt gehört mehr als schön anzusehende renovierte Häuser“, sagt Steffen Mildner. Die anfangs spürbare Zurückhaltung der Bewohner und Autofahrer gegenüber weit reichenden Eingriffen weicht inzwischen der Einsicht, dass zukunftsorientierte Aspekte in die Neugestaltung der historischen, das Stadtbild prägenden Plätze einfließen müssen.

### Sanierungsträger gesucht

„Wir führen intensive Diskussionen mit der Stadtverwaltung und dem Bürgermeister über die Frage der Nachhaltigkeit, also auch darüber, wie es weitergehen soll, wenn die Projektförderung eingestellt wird“, sagt Steffen Mildner. Eine brisante Frage, nicht zuletzt weil die 170 000 Einwohner von Hermannstadt mit nur 200 Beamten eine sehr schlanke Verwaltung haben. Ohne das GTZ-Büro könnte diese viele Aufgaben gar nicht wahrnehmen. „Ein

Konsens sieht vor, dass ein Sanierungsträger unsere Arbeit weiterführt“, sagt der GTZ-Büroleiter. Dies werde voraussichtlich eine Stiftung nach rumänischem Recht sein, an der die Stadt mehrheitlich beteiligt ist. Die lokalen Mitarbeiter, die „inzwischen voll in der Materie drin“ seien, würden die Beratungs- und Förderprogramme zur Altstadtanierung fortsetzen, inklusive der Verkehrsverbesserung. Dieser Sanierungsträger soll bis 2006 startklar sein.

Bis dahin werden die von öffentlichen Plätzen verbannten Autos voraussichtlich im Randgürtel der Altstadt parken. Eine Zählung soll ergeben, wie viele Besucher genau derzeit in der Altstadt parken und außerhalb Stellplatz benötigen. „Die hierfür benötigten Flächen haben wir bereits mit der Stadt festgelegt“, sagt Verkehrsplanerin Karin Roßmark vom GTZ-Team. Viel freie Fläche bietet das Bahnhofsareal. Der Blumenmarkt wird wohl ins Zentrum verlegt.

Mit seiner Verkehrsberuhigung steht Hermannstadt nach Ansicht der GTZ-Fachleute im internationalen Vergleich sehr gut da. Das Konzept dazu war auch Thema von Gesprächen, die mit den



Auf und ab:  
Viele Treppenpassagen führen von der Unter- in die Oberstadt. Die Passanten für ein neues Stadtbild zu begeistern, war anfangs schwierig. Ihr Begriff von Altstadtanierung war lange Zeit auf Gebäudesanierung verkürzt.

Vertretern der UNESCO und Regierungsvertretern von Luxemburg geführt wurden. Alle sind sich einig: Wenn Hermannstadt 2007 europäische Kulturhauptstadt wird, muss die Stadt sich präsentieren und Besucher empfangen können. Ordentlich organisierte Parkplätze und ein autofreies Altstadtzentrum gehören da dazu. ☺

Malte Kessler ist freier Journalist in Bukarest. Valeriu Pana ist Fotograf und lebt ebenfalls in Bukarest.



## Impulse für den öffentlichen Raum

<b>Die Lage</b>	Die Altstadt von Hermannstadt in Rumänien ist ein Kulturdenkmal von internationalem Rang, dessen Gebäude, Infrastruktur und öffentliche Anlagen verfallen.
<b>Das Ziel</b>	Die Stadt setzt einen auf Denkmalschutz, Kostenersparnis und partizipative Sanierung ausgerichteten Prozess in Gang, der sich nicht allein auf Wohngebäude beschränkt, sondern auch das Bauhandwerk fördert, den öffentlichen Raum neu gestaltet und den Verkehr beruhigt.
<b>Das Konzept</b>	Die GTZ baut ein Altstadt-Beratungsbüro auf, fördert Modellprojekte und unterstützt die Verwaltung dabei, Steuerungs- und Kontrollinstrumente zu entwickeln.
<b>Die Partner</b>	Die Bevölkerung der Altstadt, die Stadtverwaltung, NGOs und das Kulturministerium.
<b>Die Kosten</b>	Das BMZ unterstützt die Technische und Finanzielle Zusammenarbeit zur Altstadtanierung in Hermannstadt mit rund 5,5 Millionen Euro.