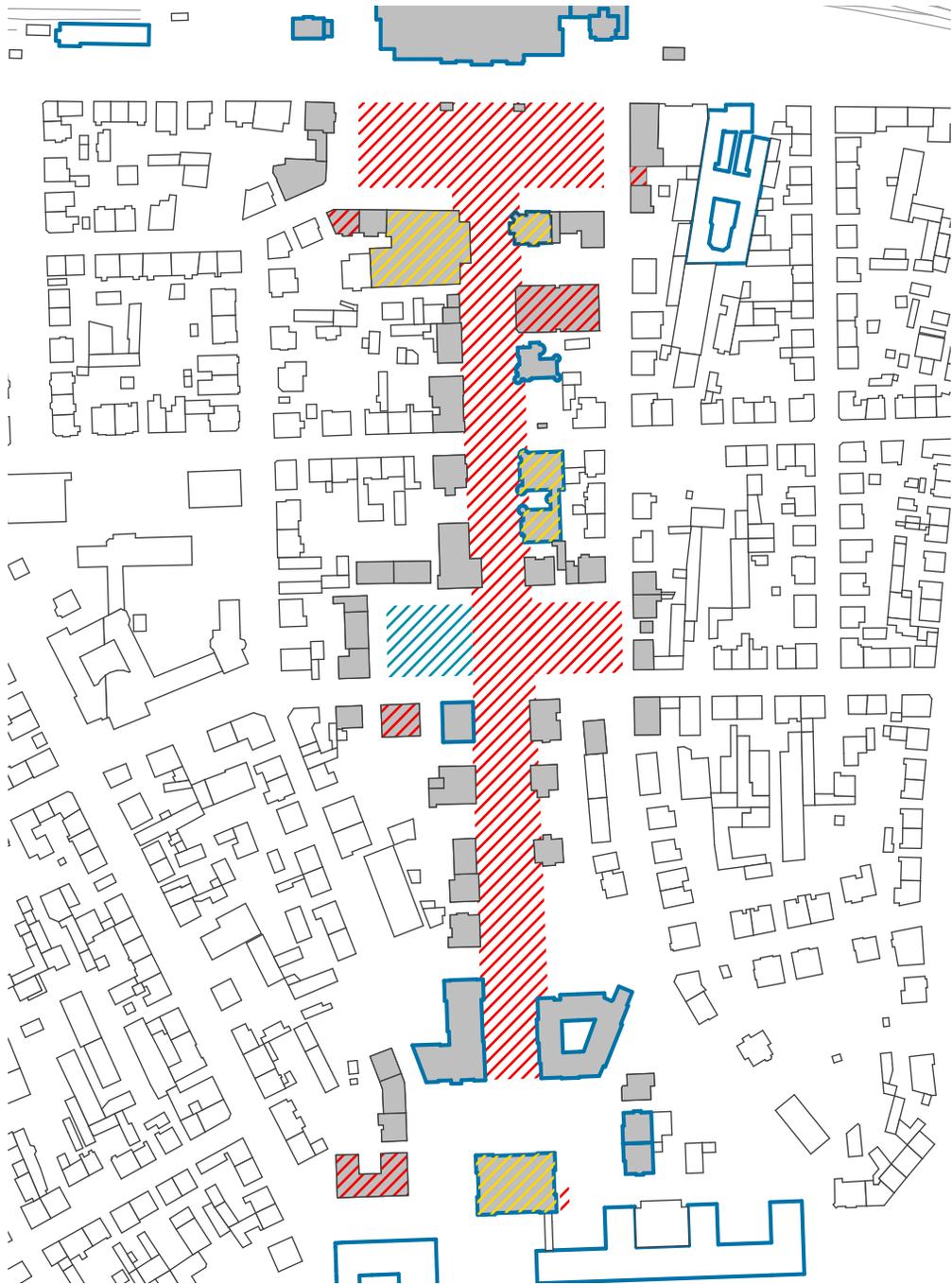




CARL-AUGUST-ALLEE



Maßstab | 1:3500

 | Bebauung

 | Untersuchungsgebiet

 | Einzeldenkmal

 | neu errichtet (seit 1990)

 | stark verändert (seit 1990)

CARL-AUGUST-ALLEE UND IHRE PLÄTZE. DIE VISITENKARTE WEIMARS

Jannik Noeske

Die Straße zum Bahnhof. In Weimar ist das die Carl-August-Allee, die mit ihren Plätzen und ihrer Architektur, mit ihren historischen Schichten und nicht zuletzt durch ihre Nutzung einen charakteristischen Straßenzug ausbildet. In gewisser Hinsicht präsentiert sie sich als typische Bahnhofstraße, teilweise ist sie jedoch als Ausnahmefall zu sehen. Betrachten wir Bahnhofstraßen als „Verwirklichung bürgerlicher Eroberungsansprüche“ zur Zeit der Industrialisierung und der Stadterweiterungen,¹ trifft das auch für Weimar zu: Die ehemalige Sophienstraße, so der Name der Magistrale bis 1945, ist nicht ohne den Bau des Landesmuseums zu denken. Der Eindruck einer bürgerlich-gründerzeitlichen Straßenanlage ist bis heute prägend – oder besser: wieder prägend?

Die von Silke Satjukow hervorgehobene Janusköpfigkeit von Bahnhofsgebäuden² gilt auch und besonders für Weimar: Die Bahngleise markieren hier eine stadträumliche Barriere und die Orientierung geht vom Bahnhof nach Süden in Richtung Innenstadt die Carl-August-Allee entlang, die so zu einer wichtigen Verbindungsachse wird. Ihr nördlicher Ausgangspunkt ist gemeinsam mit dem Bahnhof und dessen Vorplatz seit dem 19. Jahrhundert das neue Stadttor und empfängt BesucherInnen sowie Einheimische. Hier ergibt sich für die Ankommenenden ein erster Eindruck der Stadt. Dies ist auch heute noch der Fall, obgleich sich die Straße in den letzten 150 Jahren laufend verändert hat. Dazu gehört nicht zuletzt der Umbau seit der politischen Wende.

LENINSTRASSE

Die Geschichte des Bahnhofsviertels beginnt selbstredend mit der Errichtung des ersten Bahnhofgebäudes im Jahr 1846, als Weimar an die Bahnstrecke nach Halle (Saale) angeschlossen wurde. Doch erst die Initiative Carl Alexanders, ein Museum für die großherzogliche Kunstsammlung zu errichten, gab den entscheidenden Impuls für die Bebauung der nördlichen Stadterweiterung zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Museumsneubau, der nach einer langen Standortdiskussion ab 1864 erbaut und 1869 eröffnet wurde. Die zentrale Achse zwischen den beiden Repräsentationsbauten war die damalige Sophienstraße. Die Bebauung der Bahnhofsvorstadt ging zwar relativ schleppend voran und die Bautätigkeit erreichte erst um 1880 ihren Höhepunkt, galt aber um 1915 als weitestgehend abgeschlossen. Von 1914 bis 1922 wurde das heutige Bahnhofsgebäude errichtet, das den vormaligen Bau aus der Mitte des 19. Jahrhunderts ersetzte.³ Den nördlichen Eingang zur Allee markieren zwei Hotelgebäude, am südlichen Ende sind zwei Schulbauten gegenüber dem damaligen Großherzoglichen Museum entstanden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Sophienstraße in Leninstraße umbenannt, der Bahnhofsvorplatz, vormals Jubiläumsplatz, in August-Baudert-Platz und der auf halber Höhe quer gelagerte Watzdorfplatz in Platz der 51.000⁴. Im gesamten Gebiet waren Bombenschäden zu verzeichnen, wenngleich es im Vergleich zur Innenstadt keine flächigen Zerstörungen aufwies. Einzelne ruinöse Gebäude mussten abgebrochen werden, die jeweiligen Grundstücke

lagen in der Folge brach. Lediglich am Platz der 51.000 entstanden in den 1950er Jahren im Zuge der Errichtung des Ernst-Thälmann-Denkmals die beiden Neubauten an der Nordwestseite des Platzes anstelle der beschädigten Gebäude. Gleichzeitig gestaltete man die historischen Vorgärten in der Leninstraße um: Die ehemals unterschiedlichen Gartengestaltungen der einzelnen Häuser wurden homogenisiert, Einfriedungen entfernt und die Bepflanzung vereinheitlicht. Nur wenige Vorgärten waren nicht Teil dieser Umgestaltung.⁵ Schon unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg hatte man das Erscheinungsbild des August-Baudert-Platzes einer Vereinfachung unterzogen, indem die symmetrische Platzgestaltung zugunsten einfacher Rasenflächen entfernt wurde. Nach Abschluss dieser Bauarbeiten Ende der 1950er Jahre fanden in dem Gebiet keine nennenswerten Veränderungen mehr statt. Das im Krieg beschädigte Museum,



Abb. 1: Carl-August-Allee südlicher Teil, Blick auf Museumsruine und Werbetafel für den RGW, um 1980.

Point de vue der Magistrale, verfiel zusehends, während die bröckelnde Bausubstanz der Wohn- und Geschäftsgebäude entlang der damaligen Leninstraße im besten Fall oberflächlich erneuert wurde.⁶

Zu den letzten Baumaßnahmen vor der Wende gehörte die Errichtung des markanten, in postmodernen Formen gehaltenen Kiosks „Am Bratwurstglöck’l“.⁷ Zuvor war um 1984 eine Debatte um die schwindenden Einkaufsmöglichkeiten in der damaligen Leninstraße geführt worden.⁸ Das ehemalige Landesmuseum am südlichen Eingang der Allee stand seit dem Zweiten Weltkrieg unverändert

leer und verfiel zur Ruine – sie wurde nicht abgerissen, aber auch nicht saniert. Eine große Werbetafel für den Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) verdeckte zuletzt die Nordfassade, sodass man vom Bahnhof kommend nicht unmittelbar mit dem Verfall konfrontiert wurde (Abb. 1). Im Jahr 1988 begannen hier erste Sicherungsmaßnahmen.

NEUBAU, UMBAU, ANBAU IN DER UNMITTELBAREN NACHWENDEZEIT

Bald nach dem Fall der Mauer und der Wiedervereinigung wurden bauliche Projekte auch außerhalb der Altstadt geplant. Schon im Januar 1989 begann man mit der Beräumung der Museumsruine, Schutt und Unrat der Jahrzehnte wurden entfernt. Dem sanierten und wiedereröffneten Neuen Museum kommt in der Struktur des Gebietes eine wichtige Rolle zu. War es bereits Ende des 19. Jahrhunderts Ausgangspunkt für die Entwicklung des gesamten Areals, ging nun von hier auch ein Impuls für städtebauliche Diskussionen aus.⁹

Das Quartier befand sich wie viele gründerzeitliche Gebiete um die Wendejahre in einem baufälligen Zustand. Die Beschreibung „slumähnliche Züge“¹⁰ mag eine Übertreibung gewesen sein, drückt aber den damaligen Sanierungsbedarf der Gebäude aus. 1990 beschloss der Stadtrat zunächst, im ganzen Stadtgebiet Straßen und Plätze umzubenennen. Die Leninstraße wurde so zur Carl-August-Allee und der Platz der 51.000 bzw. 56.000 zum Buchenwaldplatz. Der August-Baudert-Platz als Bahnhofsvorplatz und der Rathenauplatz als dessen südlicher Gegenpart blieben bei ihren Namen.¹¹ Markante Neubauten der frühen Nachwendezeit im Bahnhofsviertel sind das Ärztehaus in der Carl-August-Allee 14 sowie der Lückenschluss einer Kriegsbrache am August-Baudert-Platz 2

Ecke Rohlfstraße. Beide Bauten greifen die bestehenden Baufluchten auf und weisen reduzierte, zeittypisch postmoderne Formen auf. Das Gebäude am südwestlichen Bahnhofsvorplatz wurde 1995 nach Entwürfen des Weimarer Architekturbüros Hartmann und Helm errichtet. Es gliedert sich in die historische Blockstruktur ein, greift die Traufhöhe der umliegenden Bebauung auf und leitet durch die abgeschrägte Ecke in die Rohlfstraße über. Indem das Gebäude Geschosshöhe, Trauf- und Firsthöhe, Dachform sowie die vertikale, mittig akzentuierte Fassadengliederung vom Nachbargebäude aufnimmt, fügt es sich in die umliegende Bebauung ein. Allerdings ist das Sockelgeschoss mit Ladeneinbau höher als das der umliegenden Bauten und das erste Obergeschoss nicht als Beletage ausgeführt. Der Entwurf nimmt durch die Fassadengliederung, die Dachform und die Gauben Anleihen beim Vorgängerbau des späten 19. Jahrhunderts, weicht aber wiederum in einigen Punkten, etwa der Gestaltung des Erdgeschosses, stark von diesem ab.¹²

Auch das Ärztehaus (Abb. 2), errichtet 1991-93 vom Trierer Projektentwickler WACO, füllt eine kriegsbedingte Baulücke. Das großdimensionierte viergeschossige Gebäude zieht sich durch den gesamten Gründerzeitblock und bildet somit nicht nur in der Carl-August-Allee, sondern auch in der östlich verlaufenden Brennerstraße eine prägende Fassade aus. Die beiden Straßenzüge sind mittels einer Passage durch das Ärztehaus verbunden. Die Hauptfassade zur Carl-August-Allee zeigt ein historisierendes, aber nicht spezifisch ortstypisches Vokabular wie etwa das Walmdach oder mehrere Erker. Zudem setzen sich die kleinteilig verglasten Gebäudeecken und Erker durch eine aus dem historischen Hausbau übernommene dunkelgrüne Farbgebung ab. Zur Straßenseite hin greift das Gebäude die Bauflucht der Nachbarbauten auf, verfügt jedoch nicht über einen individuellen Vorgarten – wie kaum eines der umliegenden Häuser seinerzeit. Stattdessen erfolgt der Übergang von Straße und Gehweg zum Haupteingang durch eine mehrteilige Treppen- und Rampenanlage. Vor allem fällt das Gebäude aber durch seine Größe und Höhe heraus. Auffällig ist neben der aufwendigen Treppenanlage nicht zuletzt die Einfahrt zur hauseigenen Tiefgarage¹³ an der südlichen Gebäudeseite, bei der es sich – wie auch bei der Fußgängerpassage – um ein fremdes Element in der historischen Struktur der Bahnhofsvorstadt handelt. Das Gesundheitszentrum nahm die Funktion der Polikliniken auf, die vormals in den Nachbargebäuden untergebracht waren.

Neben diesen Neubauten wurden Anfang der 1990er Jahre die ersten Gebäude instandgesetzt, modernisiert und, wie das Beispiel des heutigen Hotel Kaiserin Augusta zeigt, erweitert. Das historische Hotelgebäude behielt auch zu DDR-Zeiten diese Funktion und konnte nach den Sanierungsarbeiten (1992-1994) als InterCity-Hotel wiedereröffnen. Im Jahr 2004 erhielt es seinen historischen Namen – Hotel Kaiserin Augusta – zurück. Das Gebäude in der Carl-August-Allee 13, ebenfalls ein traditionelles Hotel (ehem. Hotel Germania), wird seit 1991 als Jugendherberge Germania betrieben. Auch dieses



Abb. 2: Carl-August-Allee 14, Ärztehaus, 2018. Zu sehen sind auch die Tiefgarageneinfahrt und die Treppensituation am Haupteingang zur Carl-August-Allee.

Haus war zu DDR-Zeiten die längste Zeit als Gästeunterkunft genutzt.¹⁴ Ebenfalls sehr früh sanierten die jeweiligen EigentümerInnen das Doppelhaus Carl-August-Allee 8-10, ein reich dekoriertes Gebäude im Stil der Neo-Renaissance, dessen Ornamentik gut erhalten war (Sanierung ab 1995, heute Landesamt für Geologie), sowie das sogenannte Wislicenus-Haus in der Carl-August-Allee 9 Ecke Buchenwaldplatz (Sanierung ab 1995). Bei letzterem handelt es sich um das älteste Gebäude an der Magistrale, welches vor allem für seinen Terrakotta-Fassadenfries bekannt ist: Dieser zeigt mit Puttenfiguren auf humoristische Art den Bau des Museums am südlichen Ende der Allee.¹⁵ Im Jahr 1995 konnten an der Carl-August-Allee bereits neun sanierte Gebäude gezählt werden.¹⁶

An der Magistrale bündelten sich schon immer wichtige Funktionen. In den frühen 1990er Jahren konnten die Grundsteine für die weitere Nutzungsentwicklung gelegt werden. Hotellerie, Gastronomie, (gesundheitliche) Dienstleistungen und nicht zuletzt Wohnen wurden in dem Gebiet gestärkt. Mit der Sanierung der beiden Herbergseinrichtungen, dem Einzug des Thüringer Landesamtes für Geologie und dem 1991 eröffneten kulturell ausgerichteten Lokal „Scenario“ an der Ecke Meyerstraße erhielt die Achse für TouristInnen, Einheimische und BerufspendlerInnen besondere Attraktivität und ist seitdem weit mehr als nur eine repräsentative Verbindungsstraße zwischen Bahnhof und Innenstadt.

UMFASSENDE NEUGESTALTUNG BIS ZUM KULTURHAUPTSTADTJAHR 1999

Sind die oben genannten baulichen Eingriffe und Nutzungsänderungen eher als Einzelmaßnahmen zu verstehen, so wurde ab den frühen 1990er Jahren auch über die umfassende Sanierung der öffentlichen Räume zwischen Bahnhof und Museum diskutiert. Die Voruntersuchungen für ein Sanierungsgebiet Nördliche Innenstadt hatten schon 1993 begonnen, bevor die Satzung 1997 verabschiedet wurde.¹⁷ Zum Zeitpunkt dieses Beschlusses waren die Erneuerung der Straßenoberflächen der Carl-August-Allee, die Grundsanierung der Gebäudesubstanz sowie die Neugestaltung der anliegenden Plätze in der Planung oder schon weitestgehend abgeschlossen. Die Sanierungssatzung bezog sich somit vor allem auf das umliegende Gebiet.

Was war in der Zwischenzeit geschehen? Die bereits im Januar 1989 begonnene Beräumung des Landesmuseums¹⁸ geht auf eine intensive Debatte um Erhaltung und Wiederherstellung des historischen Gebäudes zurück, die seit den frühen 1980er Jahren in Weimar geführt wurde.¹⁹ Das über Jahrzehnte ungenutzte Museum hatte aufgrund seines baulichen Zustandes, aber auch seines städtebaulichen Umfelds mit dem ehemaligen Gauforum eine Aura des scheinbar Ewigen erhalten und wurde als Mahnmal gegen Krieg und Gewalt gesehen. Um die Sanierung und Teilrekonstruktion des Gebäudes gab es heftige Debatten, die sich zwischen verkehrsplannerischen Aspekten sowie der politischen Bedeutung des Umgangs mit dem Museumsgebäude und dem ehemaligen Gauforum bewegten.²⁰ Dies kann als ein gewachsenes Bewusstsein für den Wert historischer Bausubstanz ab den 1980er Jahren verstanden werden. Hierauf basierten sowohl der stadtpolitische als auch (teilweise) der gesellschaftliche Rückhalt für die Sanierung des Museums.²¹ Seit der Wiedereröffnung des ehemaligen Landesmuseums 1999 trägt es seinen neuen und alten Namen *Neues Museum*.

Der städtebauliche Handlungsdruck in der Carl-August-Allee ergab sich aus vielen Faktoren: der Beschäftigung mit dem Komplex aus Museum und ehemaligem Gauforum sowie der Bedeutung des Bahnhofs für die Stadt, der Debatte um das Thälmann-Denkmal am Buchenwaldplatz als Symbol des staatssozialistischen Gedenkens an die NS-Zeit, aber auch der insgesamt baufälligen Gebäudesubstanz. Spätestens ab 1993, als Weimar zur Kulturhauptstadt 1999 gewählt wurde und damit klar war, dass die Magistrale mit dem Bahnhof, dem Neuen Museum und der

Neuen Weimarahalle zu einer wichtigen stadträumlichen Verkehrsachse des Kulturstadtjahres werden würde, konnte der Status quo nicht länger beibehalten werden. Eine besondere Rolle spielte hierbei der heutige Buchenwaldplatz: Schon seit den frühen 1990er Jahren fand eine weitreichende Diskussion über den symbolischen und künstlerischen Wert des Thälmann-Denkmal und nicht zuletzt der gesamten Platzanlage statt – eine Debatte um Bedeutung und Gestaltung des Denkmals. Als deren Ergebnis blieb zum Beispiel die Mauer hinter der Statue erhalten, die kurz vor dem Abriss gestanden hatte.²² Viele Diskussionsbeiträge wünschten sich eine räumlich-künstlerische Auseinandersetzung mit der ambivalenten Situation, die sich nach der Wende aus der Einbeziehung der sowjetischen Zeitschicht Buchenwalds in das Gedenken ergab. Der Buchenwaldplatz sollte nun ein allgemeines Denkmal gegen Gewalt und Unterdrückung werden. Erst 1995 konnte man sich im Stadtrat einigen. Das Denkmal als solches wurde in der Folge erhalten und saniert, die Platzseite östlich der Allee neugestaltet.²³

Parallel fanden die ersten Voruntersuchungen zur Umgestaltung der Allee und der beiden Plätze an deren Nord- und Südende statt. Im Jahr 1992 wurde eine Gestaltungssatzung für das Bahnhofsviertel initiiert und 1993 wirksam. 1994 folgte ein Gestaltungskonzept für die Carl-August-Allee mit dem Ziel einer Aufwertung als zentrale Achse des Gebietes.²⁴ Ab 1995



Abb. 3: August-Baudert-Platz, Blick aus östlicher Richtung, vor der Neugestaltung von 1998, 1996.



Abb. 4: August-Baudert-Platz, Blick aus östlicher Richtung, nach der Neugestaltung von 1998, 2018. Die Entfernung der Löschwasserbecken hat die Topografie des Platzes maßgeblich verändert.

begannen dann die Planungen für die Umgestaltung der Allee mit ihren Plätzen, bis 1998 sollten die Instandsetzungen und Sanierungen abgeschlossen sein. So veranstaltete die Hochschule für Architektur und Bauwesen im September 1995 einen Workshop unter der Leitung der renommierten Architekten Luigi Snozzi, Karljosef Schattner und Dolf Schnebli mit dem Titel „Bahn + Stadt“ im Rahmen einer Sommerakademie. Ziel war es, gemeinsam mit internationalen StudentInnen Ideen für die zukünftige Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu sammeln und zu diskutieren.²⁵ Die TeilnehmerInnen sprachen sich dort klar gegen eine von einem privaten Investor geplante Tiefgarage unter dem August-Baudert-Platz aus, da besonders die Zufahrten den räumlichen Eindruck des Platzes negativ beeinflusst hätten.²⁶ Nach eingehender Diskussion konnte der Investor die Tiefgarage nicht bauen.

Im Jahr 1997 begannen die Bauarbeiten für die Umgestaltung der Allee und der Plätze. Für den Bahnhofsvorplatz wurde mit der Fällung der Bäume und dem Rückbau der Löschwasserbecken, die während des Zweiten Weltkriegs angelegt worden waren, begonnen (Abb. 3 und 4). Viele Zeitungsbeiträge und Leserbriefe kritisierten die Entfernung der alten Linden am August-Baudert-Platz.²⁷ Die Platzgestaltung selbst war ebenfalls Gegenstand teilweise heftiger Polemiken. Adjektive wie „streng“ sind dabei noch milde Formulierungen, die neue Anlage wurde auch als „Aufmarschplatz der Einfallsllosigkeit“²⁸ oder sogar als „Hundefriedhof“²⁹ bezeichnet. Die Verantwortlichen gerieten angesichts der Investitionssumme von ca. drei



Abb. 5: Bahnhofsgelände, Fassade zum Bahnhofsvorplatz in dunkler Farbgebung mit Metallgeländer, 1989.



Abb. 6: Bahnhofsgelände, Fassade zum Bahnhofsvorplatz nach der Sanierung, 2018. Am auffälligsten ist die Wiederherstellung der hellen Farbgebung, doch auch die Wiederherstellung der steinernen Brüstung ist gut zu erkennen.

Millionen DM in Rechtfertigungsdruck und erläuterten, dass man Ecken habe vermeiden wollen, „wo sich eine bestimmte Klientel aufhält“³⁰. Außerdem seien die Platzkanten nun erst in ihrer ganzen räumlichen Erscheinung wahrnehmbar.³¹ Gleichzeitig zur Neugestaltung des August-Baudert-Platzes wurde auch das Bahnhofsgebäude unter denkmalpflegerischen Vorgaben instandgesetzt. Dabei erhielt es seinen ursprünglichen, sandfarbenen Anstrich zurück und eine Steinbrüstung wurde an Stelle des zu DDR-Zeiten angebrachten Metallgeländers rekonstruiert (Abb. 5 und 6). Seit 2005 trägt der Bahnhof auf Initiative der im Bahnhofsgebäude Gewerbetreibenden den Namen „Kulturbahnhof“.³²

Der Entwurf des Weimarer Landschaftsarchitekten Jens Christian Wittig für den Bahnhofsvorplatz umfasst auch eine Umleitung des Auto- und Busverkehrs: Konnten Fahrzeuge bis dato in direkter Linie auf den Bahnhof zufahren, muss nun die Platzmitte umfahren werden. Wie bei Anlage der Straße läuft die Achse auch heute nicht rechtwinklig auf den Bahnhof zu, sondern leicht nach Osten versetzt. Das bestimmende Gliederungselement ist ein recht strenges Quadratraster aus rechtwinkligen Eibenstrauch-Inseln. In der Verlängerung der Straßenachse wird die Anlage in zwei etwa gleich große Teile geteilt. Entlang dieser zentralen Fußgängerzuwegung sind zusätzlich Blumenbeete angelegt. Auf beiden Seiten blieben jeweils vier der Karrees unbepflanzt. Sie werden allein durch eine abweichende Pflasterung gekennzeichnet. Außerdem finden sich wieder Linden, wenn auch deutlich kleinere als die vorherigen, ergänzt durch Pflaumendorn-Bäumchen auf dem Platz. Weiteres Stadtmobiliar wie die Wartehäuschen an den Bushaltestellen und Straßenlaternen wurden ersetzt. Es entsteht der Eindruck einer zeitgemäßen Platzgestaltung, wobei die offene und vergleichsweise weitläufige Anlage, der sparsame Einsatz von Sitzmöglichkeiten und die Nutzung als Verkehrsknotenpunkt die Atmosphäre eines reinen Transitraumes erzeugen.

Anders verhält es sich mit der Carl-August-Allee: Hier stand vorrangig die Wiederherstellung des historischen Straßenprofils mit seinen individuell gestalteten Vorgärten im Zentrum der baulichen Aktivität. Hierfür wurde die Fahrbahndecke unter Einsatz eines aufgehellten Asphalts erneuert und auch die Verkehrsführung verändert. Zwar ist die Carl-August-Allee heute nicht, wie am Anfang der Sanierungsplanungen diskutiert wurde, im Wesentlichen dem Fußverkehr vorbehalten, aber die Hauptlast des Automobilverkehrs wird doch auf die umliegenden Straßen abgeleitet.³³ In Anbetracht der nicht zuletzt für das Kulturhauptstadtjahr strukturell wichtigen Maßnahmen trugen Bund und Land die Hauptkosten. Den Anliegern wurden insgesamt 290.000 DM Eigenbeteiligung in Rechnung gestellt. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass mit der Straße auch die teilweise über 100 Jahre alten gebäudetechnischen Leitungen und Hausanschlüsse eine Erneuerung erfuhren. Es handelte sich also auch um eine Verbesserung der Infrastruktur, nicht nur um eine Neugestaltung der Bahnhofsstraße. Die Bauarbeiten begannen im März 1997 und konnten im September 1998, einige Monate früher als geplant, abgeschlossen werden.³⁴ Daneben fand als eine weitere wichtige Maßnahme eine Ergänzung des Baumbestandes der Allee statt, insgesamt pflanzte man 93 neue Bäume. Erneuert wurde auch die Beleuchtung in Form von neuen, optisch recht unauffälligen Laternen.

Zum Bild der grünen Achse trägt aber vor allem die Vorgartengestaltung bei. Diese musste genau wie die Sanierung der Gebäude von den jeweiligen EigentümerInnen selbst getragen werden.³⁵ Nach der homogenisierten Gestaltung als straßenbegleitendes Grün in den 1950er Jahren strebte man jetzt eine erneute Individualisierung der 21 Vorgärten an, die als Pufferzone zwischen Straße und Gebäuden, zwischen öffentlichem und privaten Raum, dienen sollten. Dabei galt die repräsentative Funktion als vorrangig, während Aufenthaltsqualitäten vor allem durch gastronomische Nutzungen zu erreichen wären.³⁶ Die Anlage der Vorgärten

wurde 1995 im Gestaltungskonzept der Carl-August-Allee festgelegt und in einer sogenannten „Vorgartenfibel“ erläutert.³⁷ Neben Vorgaben zu Materialität und Aufbau der Einfriedungen enthielt diese auch Empfehlungen hinsichtlich der Bepflanzung. Der größte Teil der realisierten Einfriedungen bewegt sich zwischen historisierend – einziges Beispiel ist der Vorgarten an der Carl-August-Allee 16 Ecke August-Baudert-Platz mit einer an der Entstehungszeit orientierten Gestaltung –, modernistischen und dezent postmodernen Formen. In der Carl-August-Allee 8-10 findet sich keine echte Einfriedung, dafür nutzt die Landes-Geologie-Anstalt den Vorgarten zur Ausstellung von Findlingen samt beigelegten geologischen Informationstafeln. Daneben existieren gastronomisch genutzte Vorgartenzonen, unter denen die Südterrasse am Haus der Carl-August-Allee 11 Ecke Buchenwaldplatz mit ihrer unmittelbaren Blickbeziehung zum Ernst-Thälmann-Denkmal einen besonderen Stellenwert einnimmt: Hier war nie ein historischer Vorgarten und man konnte deshalb ohne Schwierigkeiten vom Gestaltungskonzept abweichen. Das gleiche gilt für den Neubau in der Carl-August-Allee 14. Die Vorgärten vor den rein zu Wohnzwecken genutzten Gebäuden wirken dagegen teilweise hermetischer, wobei der Sichtschutzeffekt der Pflanzen ausgenutzt wird. Vor den beiden Schulbauten am südlichen Ende der Allee sind die Gärten, die in Teilen als Schulhof dienen, am einfachsten gehalten. Insgesamt besteht die Bepflanzung häufig aus pflegeleichten Gehölzen und Sträuchern, auch Steingärten oder gepflasterte Terrassen sind zu finden (Abb. 7).

Mit der Umgestaltung der Vorgärten wurde von Seiten der Stadt und der planenden Akteure versucht, das historische Straßenprofil und Erscheinungsbild wiederherzustellen. Die Gartengestaltung sollte dabei modern sein, zugleich aber „Adaptionen aus der Gründerzeit“ aufweisen.³⁸ Die EigentümerInnen nutzen die Vorgärten auf unterschiedliche Art und Weise. Während besonders die Gaststätten und Restaurants direkt von der Vorgartennutzung profitieren, erwecken andere Gärten den Eindruck einer pflichtschuldigen Erfüllung der Gestaltungsvorgaben. Offenbar wurde hier versucht, mit einfachen Mitteln eine möglichst pflegeleichte Gartenarchitektur zu verwirklichen.

Nicht nur, aber besonders durch die Umgestaltung dieser für Weimar typischen Vorgärten aus der Gründerzeit veränderte sich der räumliche Eindruck signifikant: Die Straße wirkt schmaler, das Straßenbild ist abwechslungsreicher. Die zusätzlichen Bäume, inzwischen zu einer stattlichen Größe gewachsen, verschatteten die Straße im Sommer (Abb. 8 und 9). Die Anlage der Vorgärten

in der Carl-August-Allee hatte schließlich eine Vorbildfunktion („Musteranlage“) für die Gestaltung der Vorgärten in der gesamten Nordvorstadt und ist entsprechend in der „Info 28 Stadtanierung Weimar“ festgehalten.³⁹

Im Zuge der Sanierung der Carl-August-Allee wurde auch der Buchenwaldplatz sehr stark umgestaltet. Die oben skizzierte Variante sah vor, den westlichen Teil weitestgehend im Zustand der DDR-Konzeption zu belassen, die östliche Platzseite aber neu anzulegen. Hier plante man eine Grünanlage



Abb. 7: Carl-August-Allee, beispielhafte Einfriedungen: historisierend, pragmatisch, postmodern.

Abb. 8: Carl-August-Allee nördlicher Teil, Blick auf das Straßenprofil, links im Bild Carl-August-Allee 12 und Baulücke, mittig Carl-August-Allee 8-10, um 1980.



Abb. 9: Carl-August-Allee nördlicher Teil, Blick auf das Straßenprofil, links im Bild Carl-August-Allee 14 und 12, 2018. Die Pflanzung der Bäume verändert den räumlichen Eindruck der Carl-August-Allee maßgeblich.



mit verbesserter Aufenthaltsqualität und Spielmöglichkeiten für Kinder. Durch die Pflanzung zahlreicher Bäume wollten die Entwerfenden eine Art Baumhain erschaffen, der Kinder und BewohnerInnen der Nachbarschaft zum Verweilen einlädt. Der Platz zerfällt dadurch in zwei Teile, unterstützt durch die Betonung der Straßenachse als teilrekonstruierte Allee (Abb. 10 und 11).

Bei den Bauarbeiten am Buchenwaldplatz machte man einen überraschenden Fund. Der heute am Goetheplatz aufgestellte Sockel des Reiterstandbildes Carl Alexanders (Adolf Brütt, 1907) galt nach dem Zweiten Weltkrieg als zerstört. Der für die Entsorgung kriegszerstörter Standbilder zuständige Weimarer Steinmetz hatte aber wohl nur das eigentliche Bronzestandbild entfernt und den Sockel unter dem Platz vergraben lassen. Nach dessen Wiederentdeckung folgte eine ausgiebige Diskussion um Erhaltung und Präsentation des „halben Monuments“ sowie eine mögliche Wiederherstellung des gesamten vormaligen Standbildes. Nach einem kurzen Aufenthalt am Beethovenplatz 2001-2003 zum hundertsten Todestag von Carl Alexander wurde der Sockel an seinem ursprünglichen Standort am Goetheplatz aufgestellt.⁴⁰ Er sollte dort fortan der Inszenierung zeitgenössischer Kunst dienen, was aber seit einigen Jahren nicht mehr geschieht.⁴¹ Eine Informationstafel erzählt in knapper Form die Geschichte des Denkmals und der Wiederauffindung des Sockels.



Abb. 10: Buchenwaldplatz, Blick aus östlicher Richtung, vor der Neugestaltung von 1998, 1996.



Abb. 11: Buchenwaldplatz, Blick aus östlicher Richtung, nach der Neugestaltung von 1998, 2018.

Die öffentlichen Baumaßnahmen in dem Gebiet galten 1998 als weitestgehend abgeschlossen. Das Landesministerium betont hier die Impulswirkung der eigenen Projekte für private bauliche Investitionen.⁴² In den späten 1990er und frühen 2000er Jahren entstanden weitere Neubauten: 1996 wurde an der Ostseite des August-Baudert-Platzes nach Entwurf des Weimarer Architekten Kai Erbsen ein schmales, mintgrün gestrichenes Verbindungsgebäude zwischen zwei Altbauten errichtet. Das Erdgeschoss wird in Gänze von einer Tordurchfahrt beansprucht, im ersten Obergeschoss sowie im relativ hohen Dachgeschoss vermittelt die dreiachsige Fassade durch französische Fenster und eine Balkone assoziierende Stahlkonstruktion einen repräsentativen Anspruch. Die symmetrische, traditionelle Fassadengestaltung, die Einhaltung der Bauflucht und nicht zuletzt das geringe Bauvolumen lassen das Gebäude im Platzensemble optisch zurücktreten. Ein zweiter Neubau entstand 2002-2003 an der südwestlichen Ecke des Buchenwaldplatzes nach Entwürfen des Weimarer Büros wzm architekten auf einer kriegsbedingten Brachfläche (Abb. 12). Das vierstöckige Gebäude setzt sich durch das zusätzliche Staffelgeschoss, das Flachdach und die hellblaue Farbgebung mit farblich kontrastierenden Fensterrahmen von der umgebenden Bebauung ab. Es handelt sich um ein dezidiert modernistisches Gebäude, wenngleich Kubatur und Baufluchten am historischen städtebaulichen Kontext orientiert sind.

Zusätzlich zu den Neubauten wurden Ende der 1990er Jahre weitere Gebäude umfassend saniert. Dazu gehören das bereits angesprochene Doppelhaus Carl-August-Allee 8-10 sowie von 1997-2001 das ehemalige Hotel Viktoria an der Ecke zum Bahnhofsvorplatz. Im Dezember 2000 schloss mit der Konditorei Trott (später Konditorei Thilo) eine Institution an der Westseite des Bahnhofsvorplatzes. 2012 schließlich brannte das einstöckige Gebäude, das seinerzeit von einem Imbiss genutzt wurde, aus und wurde 2016 abgerissen. Seitdem liegt das Gelände brach und ist zusammen mit der Parzelle in der oberen Brennerstraße eines der wenigen im Ensemble, das einer Bebauung harret.

Die bislang letzte Baumaßnahme fand schließlich am Rathenauplatz statt. Dieser wurde zwar schon im Zuge der umfangreichen Sanierung 1997/98 umgestaltet, im Fokus stand damals jedoch die Außenraumgestaltung des Neuen Museums. Während

die städtische Sanierung vor allem die Verkehrsführung und die Oberflächen betraf, wurde am Neuen Museum versucht, der historischen Architektur genauso wie der bewegten Geschichte des Bauwerks Rechnung zu tragen. Bemerkenswert ist hierbei die „lapidarium-sähnliche ‚Endlagerung‘ von Ruinenteil“⁴³ (Abb. 13). Nachdem andere Möglichkeiten, die Vergangenheit des Gebäudes als Ruine zu thematisieren, nicht weiter verfolgt wurden, entschied man sich für diese Präsentationsform der steinernen Bruchstücke im Außenraum.⁴⁴ Nachts ist die Steinsammlung beleuchtet. Die in der Vorplatzgestaltung zur Begrenzung verwendeten Fassadenelemente waren beim Bau des Eingangs zum Museumscafé aus dem Sockel herausgeschnitten worden.

Von 2014 bis 2016 kam es dort auch zum vorerst letzten Neubau in dem Quartier: Die Weimarer Wohnstätte hat auf der kriegsbedingten Brachfläche nach den Plänen des Weimarer Büros Schettler Architekten an der Ecke Rathenauplatz Ernst-Thälmann-Straße ein dreigeschossiges Wohngebäude errichtet (Abb. 14 und 15). An diesem Standort befand sich bis 1945 das Hotel „Großherzog von Sachsen“ und später ein Imbisswagen. Vom dreigeschossigen Hotelgebäude abweichend erhielt der Neubau ein zusätzliches Staffelgeschoss und ein Flachdach, dazu findet sich eine streng gerasterte Fassade mit horizontalen Gesimsbändern und gleichmäßig angeordneten Fensterpaaren. Das großformatige Gebäude ist ein markantes Element im Platzgefüge und fällt vor allem durch die Kubatur, das Flachdach und die strenge Fassadengliederung auf. Offenbar versuchte man hier, zwischen der Monumentalität des angrenzenden ehemaligen Gauforums und der historischen Gründerzeitbebauung zu vermitteln. Im Zuge des Neubaus wurden auch die beiden Nachbargebäude an der Westseite des Rathenauplatzes instandgesetzt und damit die Sanierung des größten Teils des Platzensembles abgeschlossen. Geplant sind ferner nur die Arbeiten an der heutigen Bertuschschule. Die einseitige Straßenführung westlich am Museumsgebäude vorbei, die einfache Grüngestaltung des Freiraums vor dem Neuen Museum und die nachhaltige Zerstörung des ursprünglich symmetrischen Platzes durch den Nordflügel des ehemaligen Gauforums verleihen dem Rathenauplatz heute den Charakter eines bloßen Straßenraumes.



Abb. 12: Buchenwaldplatz und Carl-von-Ossietzky-Straße 67A, Neubau von 2003, 2018. Man beachte auch die sehr unterschiedlichen Sanierungslösungen an der Westseite des Platzes. Links im Bild Wislicenius-Haus.

DIE CARL-AUGUST-ALLEE, GAUFORUM UND BAUHAUS MUSEUM WEIMAR

Das Ensemble um die Carl-August-Allee war das erste größere und wichtige Sanierungsvorhaben der Stadt Weimar außerhalb des Sanierungsgebietes Altstadt und damit auch das erste eines gründerzeitlichen Viertels, wenngleich alle Stadterweiterungen dieser Epoche baulich in einem verbesserungswürdigen Bauzustand waren. Außerdem ist es eines von insgesamt 13 Denkmalensembles in Weimar.⁴⁵ Damit wird der Status deutlich, den die Straße schon immer innehatte, der über die Jahrzehnte hin aber einen sehr unterschiedlichen Ausdruck



Abb. 13: Südöstliche Ecke des Neuen Museum, „Lapidarium“, 2018.

find. Die Carl-August-Allee kann somit als Visitenkarte⁴⁶ der Stadt gelten: Hier bündeln sich bürgerliche Stadterweiterung der Kaiserzeit, Aufmarschgelände der Nationalsozialisten sowie Gedenkstätte und Propagandainstrument des Sozialismus mit dem Thälmann-Denkmal oder etwa der großen Werbetafel für den RGW, die das verfallende Landesmuseum nach Norden verdeckte. Auch heute findet der Repräsentationsanspruch baulichen Ausdruck – in der Wiederherstellung eines Zustandes des 19. Jahrhunderts (Straßenprofil mit Vorgärten), in der Erhaltung der zeitlichen Schichten (Thälmann-Denkmal-Anlage) oder der zeitgenössischen Gestaltung des öffentlichen Raumes (August-Baudert-Platz und Ostseite des Buchenwaldplatzes). Die Ergebnisse der einzelnen Interventionen, besonders aber die erhaltene städtebauliche Struktur der historischen Achse schaffen heute das Bild einer weitgehend geschlossenen Anlage. Neubauten und die Neugestaltung der Plätze sind als solche zu erkennen, während der Charakter einer im 19. Jahrhundert angelegten Allee wiederhergestellt wurde.

In den letzten 20 Jahren hat sich das Ensemble baulich kaum noch verändert. Im Zuge der Jubiläen des Bauhaus und der Weimarer Republik 2019 zeichnet sich möglicherweise aber eine Bedeutungsverschiebung ab. Mit der Etablierung eines „Quartiers der Weimarer Moderne“ rund um das ehemalige Gauforum und das neue Bauhaus-Museum wird die Achse unmittelbar an dieses Areal angebunden, sind doch das Ernst-Thälmann-Denkmal zur Erinnerung an den in Buchenwald Ermordeten und der Bahnhof als Ausgangspunkt für Deportationen von und nach Buchenwald zentrale Gedenkort dieser Weimarer Moderne. Auch stellt sich die Frage, inwieweit der Bahnhof als „Kulturbahnhof“ eine Rolle bei der zukünftigen kulturellen Stadtentwicklung spielt. Die Carl-August-Allee bleibt eine repräsentative städtische Magistrale, welche mit Bahn und Fernbus ankommende BesucherInnen in die Stadt leitet, aber auch direkt mit der vielschichtigen Geschichte Weimars konfrontiert.

Abb. 14: Rathenauplatz, Blick aus nordöstlicher Richtung, vor Umgestaltung und Neubau, 1996.



Abb. 15: Rathenauplatz, Blick aus nordöstlicher Richtung, mit Neubau von 2014, 2018. Auffällig ist auch die veränderte Farbgebung und die entfernten Dachfenster am Haus 2 des ehemaligen Gauforums. Am Gebäude nördlich des Neubaus wurden im Zuge der Sanierung Dachgauben hinzugefügt. Auch bei diesen Gebäuden veränderte sich die Farbgebung nach der Sanierung.



- 1 Satjukow, Silke: Bahnhofstraßen. Geschichte und Bedeutung, Köln/Weimar/Wien 2002, S.19.
- 2 Ebd., S. 31.
- 3 Ebd., S. 51ff.
- 4 Damit wurde an die Anzahl der in Buchenwald Ermordeten gedacht. Mit der genaueren Erforschung der Opferzahlen Buchenwalds verändert der Platz jeweils seine Bezeichnung zu „Platz der 54.000“ und schließlich „Platz der 56.000“, seit 1990 in „Buchenwaldplatz“ umbenannt.
- 5 StadtA 53 24/1 Bd. 113.
- 6 Satjukow 2002, S. 123.
- 7 Siehe: Bergt, Maxi: Kiosk am Bratwurstglöckl, in: Engelberg-Dočkal, Eva von/Vogel, Kerstin [Hrsg.]: Sonderfall Weimar? DDR-Architektur in der Klassikerstadt, Weimar 2013, S. 225-231.
- 8 StadtA 60 3-2/2, Sammlung Rösner Bd. 2.
- 9 Brüggemann, Silvia und Schwarzkopf, Christoph: Carl-August-Allee Weimar. Geschichte – Bestand – Zukunft, Weimar 1997, S. 29.
- 10 Lindemann, Klaus und Lütze, Margret [Hrsg.]:

- Weimar von der Wende bis heute. Tagebuch der Stadt, Frankfurt am Main 1993, S. 112.
- 11 Alle vier hatten ihre Namen 1945 erhalten, Wagner, Rainer: Weimar. Straßen-, Platz- und Flurnamen damals und heute. Jena 1996, S. 18, 27, 30, 102.
- 12 Die Architektur der Vorkriegsbebauung lässt sich erahnen z.B. in Wagner, Rainer: Weimar. Historische Fotografien, Kassel 1991, S. 26.
- 13 Nach der Wiedervereinigung besaßen immer mehr Menschen einen eigenen PKW. Dies führte zu Parkplatzknappheit in der Stadt und mehrere Tiefgaragen wurden gebaut. Das Parken in der Carl-August-Allee ist jedoch wie zu DDR-Zeiten an der Straßenseite erlaubt.
- 14 Außerdem tagte der Thüringer Landtag unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg in dem Gebäude, StadtA 53 24/1 Bd. 114.
- 15 Ebd.
- 16 Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr [Hrsg.]: Straßen, Wege, Plätze. Die Erneuerung des öffentlichen Raumes. Städtebauförderung 1991-2003, Erfurt 2005, S. 32.

- 17 Stadtverwaltung Weimar [Hrsg.] (a): Stadtsanierung Weimar. Info 27, Weimar 2005, S. 7.
- 18 Hierfür wurde eine sog. „Technosportgruppe“ (Industriekletterer) zur gerüstfreien Sicherung beauftragt. Wirth, Hermann: Landesmuseum. Mißachtung und Neubewertung, in: Bothe, Rolf [Hrsg.]: Neues Museum Weimar. Geschichte und Ausblick, München/Berlin 1997, S. 99-152, hier S. 145.
- 19 Ebd., S. 120.
- 20 Ebd., S. 146ff.
- 21 So sieht es zumindest Hermann Wirth (1992-2005 Professor für Bauaufnahme und Baudenkmalpflege an der HAB). Ebd. S. 145f.
- 22 StadtA 60 2/1 Bd. 4.
- 23 StadtA 53 24/1 Bd. 114. Das Ernst-Thälmann-Standbild wurde erst 2002 gründlich in Stand gesetzt.
- 24 Brüggemann/Schwarzkopf 1997, S. 29.
- 25 o.V.: Sommerseminar an der HAB Weimar, in: Arch+ 127 vom 01.06.1995, S. 20.
- 26 StadtA 53 24/1 Bd. 113.
- 27 Ebd.
- 28 StadtA 53 24/1 Bd. 113 (TLZ vom 27.12.1997).
- 29 StadtA 53 24/1 Bd. 115 (TLZ vom 17.01.1998).
- 30 StadtA 53 24/1 Bd. 113 (TLZ vom 13.01.1998).
- 31 Ebd.
- 32 Stadtarchiv Weimar [Hrsg.]: Chronik der Stadt, Weimar 2005.
- 33 StadtA 60 2/1 Bd. 4, (TA vom 29.01.1997)
- 34 Stadt Weimar – Stadtmuseum [Hrsg.]: Chronik der Stadt Weimar 1997, Weimar 1998, Tafel 7; Stadt Weimar – Stadtmuseum [Hrsg.]: Chronik der Stadt Weimar 1998, Weimar 1999, Tafel 20.
- 35 StadtA 60 2/1 Bd. 4, (TA vom 06.02.1997).
- 36 Stadtverwaltung Weimar [Hrsg.] (b): Stadtsanierung Weimar 28, Weimar 2005, S. 2.
- 37 Diese wurde vom Weimarer Landschaftsarchitekturbüro Dane ausgearbeitet und ist zu finden in: Stadtverwaltung Weimar [Hrsg.] (b): Stadtsanierung Weimar 28, Weimar 2005.
- 38 DSK Weimar [Hrsg.]/Voßnacke, Dirk u.a. [Red.]: Für W. Bauliche Investitionen in Weimar, Weimar 2000, S. 44.
- 39 Stadtverwaltung Weimar [Hrsg.] (b) 2005, S. 24ff.
- 40 Das Denkmal wurde 1938 vom heutigen Goetheplatz auf den Watzdorfplatz verlegt. Dies geschah anlässlich eines Besuchs Adolf Hitlers, vor allem, weil man am damaligen Karlsplatz eine größere Freifläche für eine Kundgebung benötigte. Auch war wohl die „lässige Haltung“ Carl Alexanders nicht sonderlich gern als Kulisse für den nationalsozialistischen Diktator gesehen, TLZ vom 23.08.2017. Aktuell (2018) befindet sich im Weimarer Stadtschloss eine Ausstellung anlässlich des 200. Geburtstags von Carl Alexander.
- 41 Für Standort, denkmalpflegerischen Umgang und Neunutzung gab es zahlreiche Vorschläge, die von Hermann Wirth und seinem damaligen Lehrstuhl für Bauaufnahme und Baudenkmalpflege an der Bauhaus-Universität Weimar zusammengetragen und diskutiert wurden, siehe: Wirth, Hermann/Rößner, Alf: Das Weimarer Carl-Alexander-Denkmal. Zum Umgang mit einem Geschichtsmonument, Weimar 1999.
- 42 Man geht von einem Verhältnis von 1 € Förderung zu 4,7 € Investition aus. Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr [Hrsg.] 2005, S. 32.
- 43 Krause, Lutz: Die Sanierungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen vom Großherzoglichen Museumsgebäude zum „Neuen Museum“, in: Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten [Hrsg.]: Baudokumentation zum Abschluß der Sanierung des Großherzoglichen Museumsgebäudes Weimar und dessen Nutzbarmachung für das Neue Museum, Weimar 1998, S. 22-29, hier S. 23.
- 44 Diese Lösung wird in der denkmalpflegerischen Zielstellung und in der baubegleitenden Literatur nur am Rande erwähnt. Hermann Wirth beschreibt die Diskussion um den Charakter einer „Denkmalruine“ ausführlicher (siehe Wirth 1997, S. 148).
- 45 Thüringisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie [Hrsg.], bearb. von: Müller, Rainer, unter Mitw. von: Mende, Bernd; Rößner, Alf: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmale in Thüringen. Stadt Weimar. Stadterweiterung und Ortsteile (Bd. 4.2), Altenburg 2009, S. 599ff.
- 46 Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr [Hrsg.] 2005, S. 30.

LITERATURVERZEICHNIS

Bergt, Maxi: Kiosk am Bratwurstglöck'l, in: Engelberg-Dočkal, Eva von/Vogel, Kerstin [Hrsg.]: Sonderfall Weimar? DDR-Architektur in der Klassikerstadt, Weimar 2013, S. 225-231.

Brüggemann, Silvia und Schwarzkopf, Christoph: Carl-August-Allee Weimar. Geschichte – Bestand – Zukunft, Weimar 1997.

DSK Weimar [Hrsg.]/Voßnacke, Dirk u.a. [Red.]: Für W. Bauliche Investitionen in Weimar, Weimar 2000.

Krause, Lutz: Die Sanierungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen vom Großherzoglichen Museumsgebäude zum „Neuen Museum“, in: Stiftung Thüringer Schlösser und Gärten [Hrsg.]: Baudokumentation zum Abschluß der Sanierung des Großherzoglichen Museumsgebäudes Weimar und dessen Nutzbarmachung für das Neue Museum, Weimar 1998, S. 22-29.

Lindemann, Klaus und Lütze, Margret [Hrsg.]: Weimar von der Wende bis heute. Tagebuch der Stadt, Frankfurt am Main 1993.

Thüringisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie [Hrsg.], bearb. von: Müller, Rainer, unter Mitw. von: Mende, Bernd; Rößner, Alf: Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmale in Thüringen. Stadt Weimar. Stadterweiterung und Ortsteile (Bd. 4.2), Altenburg 2009

Satjukow, Silke: Bahnhofstraßen. Geschichte und Bedeutung, Köln/Weimar/Wien 2002.

Stadtverwaltung Weimar [Hrsg.] (a): Stadtsanierung Weimar. Info 27, Weimar 2005.

Stadtverwaltung Weimar [Hrsg.] (b): Stadtsanierung Weimar. Info 28, Weimar 2005.

Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr [Hrsg.]: Straßen, Wege, Plätze. Die Erneuerung des öffentlichen Raumes. Städtebauförderung 1991-2003, Erfurt 2005.

Wagner, Rainer: Weimar. Historische Fotografien, Kassel 1991.

Wagner, Rainer: Weimar. Straßen-, Platz- und Flurnamen damals und heute, Jena 1996.

Wirth, Hermann: Landesmuseum. Mißachtung und Neubewertung, in: Bothe, Rolf [Hrsg.]: Neues Museum Weimar. Geschichte und Ausblick, München/Berlin 1997, S. 99-152.

Wirth, Hermann/Rößner, Alf: Das Weimarer Carl-Alexander-Denkmal. Zum Umgang mit einem Geschichtsmonument, Weimar 1999.

o.V.: Sommerseminar an der HAB Weimar, in: Arch+ 127 vom 01.06.1995, S. 20.

QUELLEN

StadtA 53 24/1 Bd. 113.

StadtA 53 24/1 Bd. 114.

StadtA 53 24/1 Bd. 115.

StadtA 60 2/1 Bd. 4.

StadtA 60 3-2/2 Bd. 2.

Stadt Weimar – Stadtmuseum [Hrsg.]: Chronik der Stadt Weimar 1997, Weimar 1998, Tafel 7; Stadt Weimar – Stadtmuseum [Hrsg.]: Chronik der Stadt Weimar 1998, Weimar 1999.

INTERNETQUELLEN

TLZ vom 23.08.2017, <https://www.tlz.de/web/zgt/suche/detail/-/specific/Marginalien-zur-Geschichte-Die-Odyssee-des-Carl-Alexander-Denkmal-in-Weimar-2141794050> [13.06.2018].

Stadtarchiv Weimar [Hrsg.]: Chronik der Stadt Weimar 2005, <https://stadt.weimar.de/ueber-weimar/stadtgeschichte/jahreschroniken/> [17.08.2018].

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Titel: Benjamin Klieme.
Karte: Oliver Trepte und Max Kledzik,
© open street map contributors,
CC BY SA, openstreetmap.org/copyright.
- Abb. 1: StadtA 60 10-5/25.
Abb. 2: Jannik Noeske.
Abb. 3: Lahmeyer Hydroprojekt.
Abb. 4: Jannik Noeske.
Abb. 5: Sludge Gulper
<https://www.flickr.com/photos/sludgegulper/#>.
- Abb. 6: Jannik Noeske.
Abb. 7: Jannik Noeske.
Abb. 8: StadtA 60 10-5/25.
Abb. 9: Jannik Noeske.
Abb. 10: Lahmeyer Hydroprojekt.
Abb. 11: Jannik Noeske.
Abb. 12: Jannik Noeske.
Abb. 13: Jannik Noeske.
Abb. 14: Lahmeyer Hydroprojekt.
Abb. 15: Jannik Noeske.