

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 57/1 (2026), 53-72

DOI: 10.60684/msg.v57i1.110

Daniela Mysliwietz-Fleiß

Universität Siegen

Vom Parkdeck zur Flusslandschaft. Aushandlung von Urbanität am Beispiel von Bau und Abriss der Sieplatte als Doing City

MSG Moderne Stadtgeschichte

ISSN: 2941-6159 online

<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der [Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte sind gesondert abzuklären.

© Daniela Mysliwietz-Fleiß 2026



Daniela Mysliwietz-Fleiß

Vom Parkdeck zur Flusslandschaft. Aushandlung von Urbanität am Beispiel von Bau und Abriss der Siegplatte als *Doing City*

In 1968, the city of Siegen built a central parking lot in the inner city in order to solve the growing problem of stationary traffic. The public responded with great enthusiasm. The fact that this parking lot was built in the form of a cover over the river Sieg, which gives the city its name, and almost completely hid the river. In a time of consumerism following the years of post-war reconstruction was not critically discussed, but was instead viewed as a positive development that would give the city a more urban feel. The residents quickly took to the new parking area. When, 40 years later, the future of the river cover was up for discussion due to the need for extensive renovation work, at least some of the residents of Siegen favored demolishing the concrete slab and opening up the river landscape, thus redefining urban quality. This example shows how urbanity was negotiated performatively and discursively and implemented structurally by urban society at different times as “Doing City.”

*Im Jahr 1968 baute die Stadt Siegen unter großem Zuspruch der Bevölkerung einen zentralen Parkplatz in der Innenstadt, um das zunehmende Problem des ruhendes Verkehrs zu lösen. Dass dieser Parkplatz in Form einer Überkragung über dem namensgebenden Fluss Sieg lag und diesen nahezu völlig überdeckte, wurde in einer Zeit der Konsumorientierung nach den Jahren des Wiederaufbaus in der Nachkriegszeit nicht kritisch diskutiert, sondern als positive Entwicklung bewertet, die der Stadt mehr Urbanität verleihen sollte. Schnell nahmen die Bewohner*innen die neue Parkfläche an. Als 40 Jahre später aufgrund der Notwendigkeit aufwändiger Sanierungsarbeiten die Zukunft der Flussüberkragung zur Diskussion stand, favorisierte zumindest ein Teil der Siegener*innen den Abriss der Betonplatte und die Offenlegung der Flusslandschaft und definierte so urbane Qualität neu. Das Beispiel zeigt, wie Urbanität im Rahmen des Konzepts eines „Doing City“ von der Stadtgesellschaft zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich performativ und diskursiv ausgehandelt sowie baulich umgesetzt wurde.*

1. Einleitung

„Was ist schlimmer als verlieren? Siegen!“¹ Diese Überschrift aus dem Magazin der *Süddeutschen Zeitung* aus dem Jahr 1996, die schnell zu einem geflügelten Wort wurde und sowohl das Fremd- als auch das Selbstbild Siegens viele Jahre negativ beeinflusste, entstand aus dem Schock des Autors Hanjo Seißler heraus, der den beschaulichen Ort seiner Kinderferien besuchte – und kaum wiedererkannte.² Seine Kritik machte sich unter anderem fest an einer Stadtsanierung, die dominiert wurde von Betonbauten und breiten Straßenschneisen. Ausdruck dessen war neben der Stadtautobahn, die sich auch gegenwärtig noch auf Stelzen durch das enge Tal windet, die von der Stadtgesellschaft so genannte „Siegplatte“. Zentral in der Innenstadt gelegen, überkragte sie den Fluss Sieg auf einer Länge von 450 Metern und ließ das Wasser nur noch durch eine kleine Lücke hervorblitzen.

In ihrer Bedeutung als zentraler, ebenerdiger Parkplatz war die Siegplatte kaum zu überschätzen. Bereits ihr Bau 1968 stand ganz im Zeichen des zunehmenden ruhenden Verkehrs. Und auch in den Diskursen um einen möglichen Abriss ab den 2000er Jahren spielte die Parksituation immer noch eine zentrale Rolle.

Vordergründig mag die Siegplatte damit zum lokalen Kristallisationspunkt eines Diskurses um die autogerechte Stadt taugen, dabei nimmt sie doch im mentalen wie im gebauten Stadt-Raum eine wesentlich vielschichtigere Rolle ein. Flüsse und ihre Ufer gehören zu den bevorzugten Siedlungsräumen und prägenden Elementen unserer Kulturlandschaft. Flussregionen unterliegen einem stetigen Wandel, denn sie wurden und werden laufend an die wechselnden Bedürfnisse der Menschen angepasst und umgestaltet.³ Durch die erhöhte und diversifizierte Nutzung gerieten sie unter Druck, erschienen als „Streifen gefährvoller Natur in der Ordnung der Civitas.“⁴ Genauso hatten und haben sie aber als sozialer und kultureller Identifikationsraum Bedeutung.⁵ Die bauliche, diskursive und performative Aneignung des Fluss-Raums im Herzen der heutigen Innenstadt verweist exemplarisch auf die Formen kultureller Urbanisie-

¹ Hanjo Seißler, Was ist schlimmer als verlieren? Siegen, in: *Süddeutsche Zeitung*. Magazin, Nr. 31, 02.08.1996, S. 26-31, hier S. 26.

² Vgl. ebd., S. 26-31.

³ Vgl. Mathias Hölzinger, Stadt und Fluss. Gestaltwandlung und Transformation innerstädtischer Flussräume. Eine Standortuntersuchung mit besonderer Berücksichtigung der Beispiele Frankfurt am Main und Köln seit ihrer Kriegszerstörung, Siegen 2013, S. 10.

⁴ Gerd Lohmer, Brückenbaukunst, in: *Bauwelt* 12, 1965, S. 331-344, hier S. 331.

⁵ Vgl. Lars Porsche, Ein Ansatz zur Integration von Hochwasserschutz, Niedrigwasservorsorge und Kulturlandschaftsentwicklung, in: *MORO-Informationen* 6:1, 2009, S. 2.

rung, verstanden als Prozess der Aneignung von Wandel im städtischen Raum,⁶ nach der Zeit des Wiederaufbaus in der Bundesrepublik.⁷

Dieser Untersuchungszeitraum kann sowohl bezüglich der Stadtentwicklung als auch der gesamtgesellschaftlichen Makroebene als Brennglas dienen. Die Zeit der 1960er und 1970er Jahre markiert eine Phase, in der in Europa die Zeit des unmittelbaren und den jeweiligen Notwendigkeiten gehorchenden Wiederaufbaus der kriegszerstörten Städte abgeschlossen war. Die Veränderungen der Stadt durch diesen tiefen baulichen, der ebenso ein mentaler und performativer Einschnitt war, forderten eine Neuinterpretation, Akzeptanz oder Ablehnung der neuen urbanen Gestalt von der Stadtgesellschaft, die nicht ohne Folgen blieb.⁸ Gleichzeitig handelt es sich um eine Zeitspanne, in der sich die Nachkriegsgesellschaft mit den Auswirkungen des Wirtschaftswunders und der Demokratisierung des Konsums,⁹ mit „Amerikanisierung“¹⁰ und Motorisierung¹¹ auseinandersetzen musste. Dadurch konsolidierte sie sich einerseits, andererseits kam es aber auch zu einer Diversifizierung.

⁶ Vgl. Sandra Schürmann, Dornröschen und König Bergbau. Kulturelle Urbanisierung und bürgerliche Repräsentationen am Beispiel der Stadt Recklinghausen (1930-1960), Paderborn u. a. 2005, S. 6.

⁷ Vgl. zur Thematik von innerstädtischen Flusslandschaften jüngst Martin Knoll/Uwe Lübken/Dieter Schott (Hrsg.), *Rivers Lost, Rivers Regained. Rethinking City – River Relations*, Pittsburgh, Pa., 2017. Zu den Beispielen u. a. aus Quebec, Paris, London und Hamburg, wie mit dem Fluss in der Stadt umgegangen wurde, ließe sich auch das zugegebenermaßen kleiner dimensionierte Siegener Beispiel hinzufügen. Vgl. u. a. Hölzinger, *Stadt und Fluss*.

⁸ Vgl. ebd., S. 10.

⁹ Vgl. u. a. Arne Andersen, *Der Traum vom guten Leben, Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute*, Frankfurt am Main 1999; Michael Wildt, *Die Kunst der Wahl. Zur Entwicklung des Konsums in Westdeutschland in den 1950er Jahren*, in: Hannes Siegrist/Hartmut Kaelble/Jürgen Kocka (Hrsg.), *Europäische Konsumgeschichte. Zur Gesellschafts- und Kulturgeschichte des Konsums (18. bis 20. Jahrhundert)*, 2. Aufl., Frankfurt am Main/New York 2023, S. 307-325; Axel Schildt, *Freizeit, Konsum und Häuslichkeit in der »Wiederaufbau«-Gesellschaft. Zur Modernisierung von Lebensstilen in der Bundesrepublik Deutschland in den 1950er Jahren*, in: ebd., S. 327-348.

¹⁰ Lars Koch/Petra Tallafuss, *Modernisierung als Amerikanisierung? Anmerkungen zur diskursiven Dynamik einer Analysekatgorie*, in: Lars Koch (Hrsg.), *Modernisierung als Amerikanisierung? Entwicklungslinien der westdeutschen Kultur 1945-1960*, Bielefeld 2007, S. 9-22; Axel Schildt, *Zur so genannten Amerikanisierung in der frühen Bundesrepublik – einige Differenzierungen*, in: ebd., S. 23-44.

¹¹ Mit Blick auf das Thema Motorisierung sei nur auf die Diskussion um die „autogerechte Stadt“ verwiesen, ein Topos, dessen andauernde Fehlinterpretation gerade auf die Bedeutung des Autoverkehrs für die BRD nach den Jahren des Wiederaufbaus verweist, vgl. Christoph Bernhardt, *Längst beerdigt und doch quicklebendig. Zur widersprüchlichen Geschichte der "autogerechten Stadt"*, in: *Zeithistorische Forschungen* 14, 2017, S. 526-540.

Der Blick auf Siegen

- als „Mittelstadt“, also einer Stadt mittleren Maßstabs jenseits der Kleinstadt aber auch weit entfernt von einer Metropole,¹²
- als Ort in einer geographisch herausfordernden Tallage mit wenig ebenen Flächen,
- als alte, gewachsene Ackerbürgerstadt, die mit der Ankunft der Eisenbahn das traditionell verarbeitete Eisen nun in industriellen Maßstab herstellte und das damit verbundene Städtewachstum erlebte und
- als Gebiet, das in seinem Kern in den letzten Monaten des zweiten Weltkriegs 90 Prozent seiner Bebauung einbüßte,

gibt die Möglichkeit, im Detail zu betrachten, wie der Prozess der Neuinterpretation der Stadt unter diesen Umständen ablief. Dabei lässt sich annehmen, dass nach dem oft an den Notwendigkeiten orientierten unmittelbaren Wiederaufbau der Blick dahin gehend geweitet wurde, was Stadt sein wollte. Im Falle Siegens war das in den 1960er Jahren nicht das Bild einer Stadt am Fluss, der Aufenthaltsqualität und damit auch ein positives Selbstbild versprach. Stattdessen, so verkündete etwa eine Anzeige der *Siegener Zeitung* zur Eröffnung der Siegplatte,¹³ wurde Siegen gerade durch seine Möglichkeiten für den fließenden wie ruhenden Verkehr zu einer „sympathischen“ Stadt.

Warum in der Stadt Siegen eine Parkfläche im Herzen der Stadt auf Kosten einer natürlichen Flusslandschaft als zentrales positives Identifikationsmerkmal angesehen wurde – und das nicht nur als Teil einer Entwicklung zu einer „autogerechten Stadt“,¹⁴ sondern als Ergebnis eines Diskurses, wie sich die Stadt in der Zeit nach dem Wiederaufbau positionieren wollte – ist im Folgenden Gegenstand der Untersuchung.

Daher sollen die Narrative rund um den Bau der Siegplatte im Jahr 1968 beleuchtet, die performative Nutzung der Fläche im Wandel der Zeit analysiert und schließlich ein Blick auf ihren Abriss im Jahr 2013 im Rahmen des Städtebauprojekts „Siegen zu neuen Ufern“ und das damit erneut gewandelte Bild der

¹² Während in der ersten Hochphase der Stadtgeschichtsforschung bis Ende der 1990er Jahre vorwiegend die Metropolen im Blickfeld der Forschung lagen (vgl. u. a. Clemens Zimmermann, *Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung*, Frankfurt am Main 1996.), wird mittlerweile Urbanität jenseits der Einwohnerzahlen über Verflechtungsgrade und Infrastrukturniveau bestimmt, vgl. Brigitta Schmidt-Lauber (Hrsg.), *Mittelstadt. Urbanes Leben jenseits der Metropole*, Frankfurt am Main/New York 2010.

¹³ Anzeige zur Eröffnung der Siegplatte, *Westfalenpost*, Ausgabe Siegerland, 30.11.1968.

¹⁴ Hans Bernhard Reichow, *Die autogerechte Stadt*, Ravensburg 1959. Uwe Altröck verweist darauf, dass der Titel von seinem Erscheinen an missdeutet wurde, es eigentlich um das menschliche Maß in einer Autostadt gehe, vgl. Uwe Altröck, *Höhepunkt der Moderne oder Wende zur Nachmoderne? Die „autogerechte Stadt“ von Hans Bernhard Reichow – 50 Jahre danach neu gelesen*, in: *Die alte Stadt* 36:4 2009, S. 476-480, hier S. 476.

Stadt Siegen geworfen werden. Eine kurze vorangestellte Skizze von Siegen als Stadt-Raum, der in der Neuzeit mit divergierenden Vorstellungsbildern besetzt war, soll dazu beitragen, die Analyse zu kontextualisieren.

Als Quellen dienen die Akten der Verwaltung sowie die Drucksachen der Stadt, also beispielsweise von der Stadt initiierte Bildbände oder bebilderte Dokumentationen, die allerdings weniger den Gang des Entscheidungsprozesses als stärker das Ergebnis dokumentieren. Die veröffentlichte Meinung spiegelt sich in Berichten und Anzeigen aus den drei lokal erscheinenden Zeitungen *Siegener Zeitung*, *Westfalenpost* und *Westfälische Rundschau*, und wird flankiert von Interviews mit Anwohner*innen, die im Rahmen des Abrisses der Siegplatte entstanden sind, und zumindest ausschnitthaft die öffentliche Meinung abbilden.

2. Die Stadt Siegen zwischen Krönchen und Bahnhof

Der seit der Mitte des 19. Jahrhunderts andauernde Prozess von Stadterweiterung und Stadtbau, verbunden mit den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs, veränderte nicht nur die Gestalt und Struktur der Siegener Innenstadt materiell, sondern auch die mentalen Bilder und das Verhalten der Bewohner*innen gegenüber ihrer Stadt.

Die erstmals im Jahr 1224 urkundlich erwähnte Siedlung war bis ins 19. Jahrhundert hinein eine Ackerbürgerstadt mit einer wehrhaften Stadtmauer, deren städtebaulicher Charakter durch zum Teil verschieferte Fachwerkhäuser bestimmt wurde. Markante Punkte waren die Nikolaikirche und das Rathaus im Zentrum, sowie zwei Schlossbauten innerhalb der Stadtmauer. Prägnant war und ist die Lage des alten Zentrums auf dem Siegberg, einer steil in die umliegenden Täler abfallenden Anhöhe (vgl. Abb. 1). Im 19. Jahrhundert begann die Stadt über die Stadtmauern hinauszuwachsen, die in Folge dessen weitestgehend zurückgebaut wurden. Mit dem Bau des Bahnhofs im östlichen Teil des Tals rechts der Sieg entstand ein zweites, von gründerzeitlicher Architektur geprägtes, Stadtzentrum in Tallage, das den vormals unberührten Fluss in den Städtebau einbezog.¹⁵ Seitdem konkurrieren die „Oberstadt“ auf dem Siegberg und die „Unterstadt“ im Tal darum, den zentralen kommerziellen und städtebaulichen Raum Siegens zu bilden.

¹⁵ Vgl. Hans-Walter Schmuhl, Auf dem Weg zur modernen Stadt. Siegen von 1861 bis 1918, in: Stadt Siegen (Hrsg.), Siegen. Geschichte einer Stadt. Festschrift anlässlich des 800-jährigen Stadtjubiläums im Jahr 2024, Neustadt an der Aisch 2024, S. 564-672, hier S. 564-577, S. 632-639.

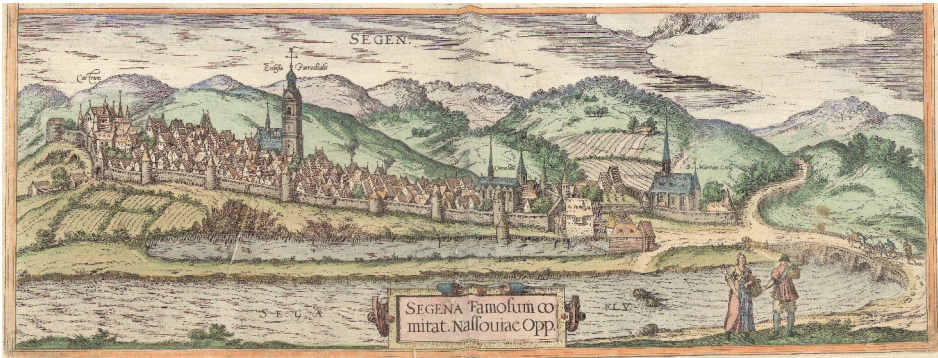


Abb. 1: Siegen um 1618, [Georg Braun/Franz Hogenberg (Hrsg.)], *Theatri Praecipuarum Totius Mundi Urbium. Liber Sextus*, [Köln] 1618 [ca. 1635], Nr. 12, untere Abbildung. Die Abbildungsvorlage wurde freundlicherweise zur Verfügung gestellt von der Universitätsbibliothek Heidelberg. Universitätsbibliothek Heidelberg (Hrsg.), *Heidelberger historische Bestände - digital*, 17.06.2013, <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/braun1618bd6/0043/image.info> [10.09.2025].

Nachdem durch mehrere Angriffe mit Brand- und Sprengbomben in den letzten Kriegsmonaten der Kern Siegens – sowohl die Ober- als auch die Unterstadt – nahezu dem Erdboden gleichgemacht worden war,¹⁶ fand ein Wiederaufbau statt, der sich weder gänzlich der Rekonstruktion der baulichen Tradition verschrieb noch den großen städtebaulichen Neubeginn einläutete. Mit einem Rahmenplan der Verwaltung aus dem Jahr 1952 setzte man auf eher geringfügige Grenzbereinigungen und Parzellenzusammenlegungen, behielt den Verlauf der Straßen zumeist bei und setzte nur bei den großen Durchgangsstraßen auf eine Verbreiterung für ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen, das sich schon in den folgenden Jahren als überholt zeigen sollte. Auch wenn es das Ziel der Verwaltung der Stadt war, das gewohnte Stadtbild, angepasst an die baulichen Standards der Zeit, weitgehend wiederherzustellen, gelang dies in den Augen der Bewohner*innen nur bedingt. Die bewusst als Reminiszenzen an den bisherigen Baustil gedachten Elemente wie beispielsweise die sogenannten „Simony-Gauben“ – benannt nach dem damaligen Stadtbaurat – die den Austausch der alten Giebelhäuser mit ihren Traufgassen durch eine traufständige Bebauung am Markt optisch auffangen sollte, konnten in der Bevölkerung

¹⁶ Vgl. Stadtverwaltung Siegen (Hrsg.), *Siegen. Kriegsschäden und Wiederaufbau*. Denkschrift aus Anlaß des Besuches der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Siegen 1949, S. 3; Corinna Nauck, „Mit Bürgersinn und Bürgergeist“. Kommunale Selbstverwaltung und Stadtentwicklung in der kreisfreien Stadt Siegen 1928–1961, St. Katharinen 1999, S. 138.

der Nachkriegszeit das alte „Flair“ der Altstadt nicht wiederherstellen.¹⁷ Den Ansprüchen der „Moderne“ der 1960er Jahre blieb die Oberstadt mit ihrer ohnehin durch die Berglage eingeschränkten geographischen Möglichkeiten mit dieser Art der Nachkriegsbebauung jedoch verschlossen. Ins Blickfeld der Planungen rückte stattdessen der unbebaute Freiraum am Fuß des Berges – das Flussbett der Sieg.

3. Das Bild der Sieg und der Bau der Siegplatte

Im Zuge der Urbanisierung war die Stadt Siegen im Laufe des 19. Jahrhunderts über die Stadtmauern hinaus und an die Sieg herangewachsen. Aus einem durch Felder mäandernden Strom war ein von Häusern gesäumter Fluss geworden, der den Anrainern geruchsbelästigendes Niedrigwasser oder Hochwasser, das die Straßen und Häuser bis zu einem halben Meter unter Wasser setzte, bescherte.

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg war damit begonnen worden, die Sieg in diese neue bauliche Situation zu integrieren und zumindest das ärgste Hochwasser durch eine Uferbefestigung zu verhindern. Als diese durch die Bombenangriffe des Krieges gemeinsam mit der anschließenden Bebauung weitestgehend zerstört worden war, wurde zu Beginn der 1950er Jahre im Zuge des Wiederaufbaus nicht nur die Gelegenheit ergriffen, der Sieg ein noch festeres Bett zu geben, sondern auch, den Flusslauf zu versetzen. Damit ermöglichte man die Verbreiterung der Hauptstraße durch das Tal, ohne die Bebauung zwischen Straße und Fluss anzugreifen, und ein Ufer mit einer Auskragung zu versehen, die bereits einige Parkplätze bot. Das Ergebnis nach Abschluss der Bauarbeiten im Jahr 1956¹⁸ war ein domestizierter Fluss, der den Anforderungen der Nachkriegszeit angepasst war und der in der Wahrnehmung und im Verhalten der Stadtbewohner*innen nur eine geringe Rolle spielte.¹⁹

¹⁷ Vgl. Hellmut Delius, Die Wiederaufbaupläne der Stadt Siegen, in: Siegerland. Blätter des Vereins für Heimatkunde und Heimatschutz im Siegerlande und Nachbargebieten e. V. 27:2, S. 43-56; Hildegard Schröteler-von Brandt, Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte. Eine Einführung, 2. Aufl., Wiesbaden 2008, S. 223-225; Alexandra Latsch, Die Stadtentwicklung Siegens nach dem Zweiten Weltkrieg. Phasen und Leitbilder des Wiederaufbaus, Siegen 2005; Michael Stojan, Wiederaufbau in Siegen – Liebe auf den zweiten Blick, in: LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Hrsg.), Eine neue Stadt entsteht – Planungskonzepte des Wiederaufbaus in der Bundesrepublik Deutschland nach 1945 an ausgewählten Beispielen, Münster 2015, S. 100-108.

¹⁸ Vgl. Stadt Siegen, in: Siegener Zeitung, 01.02.1956, S. 2.

¹⁹ Vgl. Erläuterungsbericht zum Entwurf „Ausbau der Sieg zwischen Hindenburgbrücke und der Weisseinmündung in Siegen“, in: Stadtarchiv Siegen [im Folgenden: StA Si], Best. E/Stadtverwaltung Siegen, 1945-1974, Nr. 4765. Um die Durchgangsstraße zu verbreitern, wurden eine Häuserzeile und der Flusslauf der Sieg um einige Meter verlegt.

Dass die Auskragung des Ufers als Parkraum und nicht als qualitativ hochwertiger Aufenthaltsort mit Blick auf den Fluss genutzt wurde, fügt sich nicht nur in die Einschätzung und das Verhalten ein, den Fluss mehr als störendes denn als anregendes Element in der wachsenden Stadt zu begreifen. Ebenso spiegelt der Umstand den Diskurs um Räume für den „ruhenden Verkehr“. Bereits rund um die Bebauungspläne im Zuge des Wiederaufbaus wurde in der öffentlichen Diskussion vermehrt auf die Notwendigkeit bzw. die damit verbundene Problematik hingewiesen, dass zunehmend Autos abgestellt wurden bzw. werden mussten. Verschiedene Orte in Siegen wurden dafür diskutiert.²⁰ Es zeigt sich hier, dass in den Zeiten großer baulicher Aktivitäten das Problem des fehlenden geographischen Raumes für diverse Zwecke – Behördenbauten, Grünflächen, Parkflächen, aber auch Industrie- und Handelsansiedlungen – durchaus ein Thema war, der Sieg aber kein Raum – im wörtlichen wie im übertragenen Sinne – zugestanden wurde.²¹

Schon wenige Jahre nach der Fertigstellung der Uferauskragung schien die Problematik des ruhenden Verkehrs zunehmend größere Dimensionen anzunehmen. Zu Beginn des Jahres 1967 machten verschiedene Geschäftsleute und Unternehmen, allen voran die Commerzbank Siegen, die gerade ein repräsentatives Geschäftshaus am Ufer der Sieg errichtet hat, der Stadt den Vorschlag, auf der Sieg auf eigene Kosten Parkplätze zu errichten.²² Der Plan weitete sich rasch aus. Das ging so weit, dass über eine gemeinsame Finanzierung einer Stellfläche für rund 280 Autos durch Siegener Geschäftsleute und die Stadt diskutiert wurde.²³ Verschiedene Stellen schienen also schon längere Zeit ein Auge auf die „Freifläche“ der Sieg geworfen zu haben, um das Stellplatzproblem in verschiedenen Maßstäben zu beheben. Das Konzept, das die Stadtverwaltung schließlich prüfte und mit kleineren Abweichungen auch umsetzte, sah ein Bauwerk vor, das auf einer Länge von 450 Metern²⁴ dem Fluss darunter noch ei-

²⁰ Vgl. u. a. Es geht um Siegens Klubb und Herrengarten. Stellungnahme der einheimischen Verkehrsfachleute zur Bebauung der beiden Plätze, in: Siegener Zeitung, 03.11.1949, S. 3; Bahnhofplatz als Zentralstation aller Nahverkehrsmittel. Fußgänger-Unterführungen folgen später – Neue Arkaden in der Bahnhofstraße? – Stadion-Straße als Prachtstraße, in: Siegener Zeitung, 13.09.1956, S. 3.

²¹ Das Thema des fehlenden ebenerdigen Platzes nicht nur im unmittelbaren Zentrum ist eines, das die Stadt Siegen seit der Zeit der Industrialisierung unter anderem auch bei der forcierten Politik zur Eingemeindung der umliegenden Dörfer eine große Rolle spielte.

²² Vgl. Oberbaurat an Commerzbank Siegen, 03.03.1967, in: StA Si, Best. E/Stadtverwaltung Siegen, 1945-1974, Nr. 4716.

²³ Vgl. Commerzbank an Oberbaurat, 08.03.1967, in: StA Si, Best. E/Stadtverwaltung Siegen, 1945-1974, Nr. 4716.

²⁴ Vgl. Ausschreibung des Baus am 30.12.1967 bzw. 03.01.1968, in: StA Si, Best. E/Stadtverwaltung Siegen, 1945-1974, Nr. 4718.

nen Raum „zur Belüftung“ von 6 bis 8 Metern²⁵ zugestanden.

Die Stadtverwaltung betonte gegenüber dem Hauptausschuss, dass durch diese 8 Meter Freilassung – ca. ein Viertel der Breite des Flussbetts – die „Baumaßnahme nicht den Charakter einer Verrohrung“ erhalte und „wasserbiologische Gesichtspunkte [...] damit gewahrt“²⁶ blieben. Ganz im Gegenteil wäre sogar, so führt die Erläuterung des Entwurfs aus, der weitere Umbau der Sieg unerlässlich, um die – oben bereits genannten – Maßnahmen seit dem Jahr 1951 fort- und zu Ende zu führen, um Hochwasser und die damit verbundenen Überschwemmungen und Niedrigwasser mit der entsprechenden Geruchsbelästigung zu vermeiden. Den Ausbau der Flusssohle, der bisher aus wirtschaftlichen Gründen unterblieben, aber dringend notwendig sei, und der die Fließgeschwindigkeit erhöhen sollte, verknüpfte der Entwurf nun mit der Überbauung der Sieg, die einen ansonsten unwirtschaftlichen Ausbau der Sohle sofort bedinge.²⁷ Die weitere Zählung des Flusses, die aufgrund der negativen Erfahrungen der Anlieger durchaus erwünscht war, wurde – sachlogisch jenseits der Fragen der Wirtschaftlichkeit unnötig – an den Bau der weit ausgreifenden Überkragung gebunden.

In weiteren Gutachten wurde schließlich deutlich, worauf das Hauptaugenmerk jenseits der Argumente bezüglich der Flussregulierung lag: „Der ständig zunehmende Kraftfahrzeugverkehr hat auch in der Stadt Siegen zu einem Engpass in der Bereitstellung von Parkflächen für den ruhenden Verkehr geführt. Um den immer weiter steigenden Anforderungen zu genügen, die sich in Siegen als Handelsstadt in besonderem Maße ergeben, hat die Stadt verschiedene Möglichkeiten untersucht, dem ruhenden Verkehr geeignete Flächen zur Verfügung zu stellen, ohne den fließenden Verkehr zu behindern. Wegen der Tal-lage der Stadt, die bereits für die Bewältigung des fließenden Verkehrs besondere Probleme aufwirft, mußten auch außergewöhnliche Lösungen in Betracht gezogen werden, soweit sie wirtschaftlich sind.“²⁸

In dieser Begründung wurde das Schicksal der Stadt, „Handelsstadt“ zu blei-

²⁵ Entwurf für den hochwasserfreien Ausbau und die Überbauung der Sieg in Siegen im Bereich Hindenburgbrücke – Weißeinmündung. Teil II: Überbauung der Sieg zwischen Hindenburg- und Bahnhofstraßenbrücke, in: StA Si, Best. E/Stadtverwaltung Siegen, 1945-1974, Nr. 4720.

²⁶ Dezernat IIIa Zur Hauptausschußsitzung am 3. Mai 1967, in: StA Si, Best. E/Stadtverwaltung Siegen, 1945-1974, Nr. 4716.

²⁷ Vgl. Entwurf für den hochwasserfreien Ausbau und die Überbauung der Sieg in Siegen im Bereich Hindenburgbrücke – Weißeinmündung, Teil I, Hochwasserfreier Ausbau der Sieg, 09.02.1968, in: StA Si, Best. E/Stadtverwaltung Siegen, 1945-1974, Nr. 4720.

²⁸ Bericht der Diplomingenieur Gruchle und Radereit über die von der Stadt Siegen 1967 in Auftrag gegebenen Modellversuch über die Auswirkungen einer Siegebauung, in: StA Si, Best. E/Stadtverwaltung Siegen, 1945-1974, Nr. 4722.

ben, mit dem Vorhandensein von Stellflächen verknüpft. Um bei zunehmender Motorisierung der Kundschaft als Standort mithalten zu können, war es unerlässlich, dass diese ihren PKW in der Nähe der Geschäfte abstellen konnte. Siegen war in den 1960er Jahren im Konsumzeitalter angekommen, was für eine Stadt auf der einen Seite attraktive Geschäfte in ansprechender Lage bedeutete – hieran arbeitete die Stadt Siegen parallel zur Lösung der Parkplatzfrage, indem zwei Jahre nach der Siegplatte die erste von mehreren Einkaufszonen eingeweiht sowie große Kaufhausketten in die Stadt gelockt wurden –, auf der anderen Seite einen „autogerechten“ Charakter erforderte.²⁹ Die Berg- bzw. Tallage machte das Oberzentrum im Siegerland zu einem Sonderfall der Stadtplanung, hätte aber, wie sich 45 Jahre später zeigen sollte, auch andere Lösungen hervorbringen können.

Der Startschuss für den Bau des Ensembles fiel schließlich nach rund einem dreiviertel Jahr Planungsarbeit im April 1968. Die Berichte über die Aktivitäten in den lokalen Zeitungen griffen die beiden Narrative der Stadtverwaltung – die Verbesserung der Fließqualitäten und die Unterstützung des Status der Handelsstadt – auf. Stellvertretend für die Thematik der Flussregulierung sei ein Bericht der *Westfalenpost* genannt, der in ganz ähnlicher Form auch in der konkurrierenden *Westfälischen Rundschau* erschien. Das Ziel der Bauarbeiten wurde hier dahingehend skizziert, ein Gewässer mit von den stark veränderlichen Wassermengen unabhängiger Fließgeschwindigkeit zu schaffen.³⁰ Die Qualität des Wassers wurde also daran bemessen, wie gut es domestiziert war. Ökologische Gesichtspunkte spielte dagegen keine Rolle, dem Pflanzenbewuchs der unregulierten Ufer schien man nicht nachzutruern, und Fische spielten in der Sieg schon lange keine Rolle mehr.

Das Narrativ der Handelsstadt, die durch die neue Option für den ruhenden Verkehr aufgewertet werden würde, spiegelte sich beispielsweise in dem Umstand wider, dass in der Siegener Presse mehrfach darauf hingewiesen wurde, dass die Bauarbeiten „gerade rechtzeitig für den Weihnachtsverkehr“³¹ ein Ende finden sollten. Selbst die Meldung starker Regenfälle, die die Baustelle spektakulär überfluteten und Bagger ins Wasser stürzen ließen, eröffnete nicht etwa mit einer Schlagzeile über die beschädigten Großgeräte, sondern stellte den gesicherten Terminplan trotz der meteorologischen Unwägbarkeiten in den Vordergrund. Die Bildunterzeile unter dem Foto der im Flussbett treibenden

²⁹ Vgl. auch den Zeitungsbericht: Nichts als das Krönchen im Kopf, in: *Westfälische Rundschau*, Ausgabe Siegerland, Nr. 92, 19.04.1968. Die Annonce beschreibt die zu anderen Städten vergleichsweise guten Verkehrsstrukturen.

³⁰ Vgl. Eine Wasserstraße, in: *Westfalenpost*, Ausgabe Siegerland, Nr. 158, 10.07.1968; vgl. auch *Elegant*, in: *Westfälische Rundschau*, Ausgabe Siegerland, Nr. 157, 09.07.1968.

³¹ Vorarbeiten zur Sieg-Überkragung, in: *Siegener Zeitung*, 25.04.1968, Bl. 2, S. 2.

Baumaschinen versicherte, dass „die Arbeiten auf jeden Fall bis zum Beginn des Weihnachtsgeschäftes abgeschlossen sein“³² sollten.

In einer Linie mit der Stadtverwaltung und ihrer Öffentlichkeitsarbeit setzten die lokalen Zeitungen den gesamten Prozess der Planung und des Baus in Szene. Dies begann mit dem Abdruck öffentlichkeitswirksamer Bilder eines Modellversuchs, der die Machbarkeit des Flussbett-Umbaus sichern sollte. Sie rückten neben dem Modell der Siegener Ingenieurschule für Bauwesen, dem Vorläufer der heutigen Universität, auch die Stadtoberen ins Bild, wie sie interessiert die Miniaturwelt des regulierten, überdeckelten Flusses beäugten.³³

Der Bau selbst wurde begleitet von nahezu wöchentlichen Berichten, die – zumeist mit Bildern versehen – das Geschehen spektakularisierten. Die Stadtgesellschaft erfuhr regelmäßig bei der Zeitungslektüre von der Anlieferung überdimensionierter Baumaterialien³⁴ und von den einzelnen abgeschlossenen Bauabschnitten.³⁵

Wie die Berichterstattung der Lokalzeitungen verdeutlicht, nahmen die Bewohner*innen aber auch aktiv die Ereignisse rund um das Flussbett zur Kenntnis. Immer wieder waren auf der an die Baustelle angrenzenden Brücke Trauben von Schaulustigen zugegen, die gerade bei spektakuläreren Bauarbeiten das Geschehen verfolgten.³⁶ Schon beim Bau fand – so lässt sich daraus schließen – eine Aneignung des im Entstehen begriffenen neuen Stadt-Raums durch die Bevölkerung statt, die die bauliche Umgestaltung der Flusslandschaft mental und performativ nachvollzog. Voller Interesse sah man den Fluss verschwinden und Parkplätze entstehen. Das „trennende [...] Element zwischen zwei Häuserfronten“,³⁷ das „armselige[...] Flässchen [...] mit viel Unrat drin“,³⁸

³² Siegüberkragung: Keine Terminnot. Trotz starken Regens die Hälfte der Bauarbeiten ausgeführt, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, Nr. 205, 03.09.1968.

³³ Vgl. 260 Parkplätze über der Sieg? Modell zeigt: Ausbau des Bachbettes erforderlich, in: Westfalenpost, Ausgabe Siegerland, Nr. 135, 14.06.1967.

³⁴ Vgl. Von einem Tieflader, in: Westfalenpost, Ausgabe Siegerland, Nr. 110, 11.05.1968; Spundwände, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, Nr. 110, 11./12.05.1968; Für den Kragen über die Sieg, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, Nr. 185, 10./11.08.1968.

³⁵ Vgl. Die neue Stützmauer, in: Westfalenpost, Ausgabe Siegerland, Nr. 172, 26.07.1968; Die Überbauung der Sieg, in: Westfalenpost, Ausgabe Siegerland, Nr. 200, 28.08.1968.

³⁶ Vgl. Viele Schaulustige, in: Westfalenpost, Ausgabe Siegerland, Nr. 184, 09.08.1968; Für den Kragen über die Sieg, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, Nr. 185, 10./11.08.1968.

³⁷ Zeitzeugeninterview mit G. R., durchgeführt im Rahmen des Projektseminars „Bau und Abriss der Siegplatte in der Wahrnehmung von Zeitzeugen“ unter der Leitung von Daniela Mysliwicz-Fleiß im Sommersemester 2013, 20.06.2013.

³⁸ Zeitzeugeninterview mit M.-L. K. und W. K., durchgeführt im Rahmen des Projektseminars „Bau und Abriss der Siegplatte in der Wahrnehmung von Zeitzeugen“ unter der Lei-

so bezeichneten es Siegener Bürger im Rückblick auf den Bau der Siegplatte, wurde dem Blickfeld entzogen.

Stattdessen wuchs ein Bauwerk, das die lokale Presse, als „elegant“³⁹ und „gigantisch“⁴⁰ betitelte. Mit der Eröffnung am 30. November 1968 wurde Siegen, so eine Werbeanzeige in der *Siegener Zeitung*, „noch sympathischer“.⁴¹ In dieser Anzeige zeigen sich mit den beteiligten Bauunternehmen weitere Akteure der Stadt-Raum-Gestaltung, die Teil einer Wirtschaftslobby waren, die gemeinsam mit der Stadtverwaltung die „Mittelpunktfunktion“, so Oberbürgermeister Althaus, „weiter ausbauen“⁴² wollten.



Abb. 2: Die Siegplatte unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten im November 1968, *Siegener Zeitung*, 25.11.1968, Bl. 2, S. 1.

Bereits vor der Eröffnung eignete sich der Teil der Bevölkerung, der ein Auto besaß, den neu entstandenen Raum vollständig an, indem die Siegplatte beparkt wurde, noch bevor dies offiziell vorgesehen war (vgl. Abb. 2). Nach der

tung von Daniela Mysliwicz-Fleiß im Sommersemester 2013, 29.05.2013.

³⁹ Elegant, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, Nr. 157, 09.07.1968.

⁴⁰ Gigantisch, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, Nr. 255, 31.10.1968.

⁴¹ Werbeanzeige 230 neue Parkplätze: Siegen jetzt noch sympathischer, in: Westfalenpost, Ausgabe Siegerland, 30.11.1968.

⁴² Nicht für Dauerparker. Jetzt 1500 Parkplätze in der „City“. Von Samstag an Parken über der Sieg gebührenpflichtig – weitere Projekte, in: *Siegener Zeitung*, 27.11.1968, Bl. 2, S. 1.

Eröffnung war das neue Parkdeck samstags bis zu sechsmal belegt,⁴³ und das, obwohl nun Parkgebühren fällig wurden.⁴⁴ Die Lokalzeitungen berichteten mehrfach bis in die Mitte des Folgejahrs des Baus hinein über den Erfolg und die Beliebtheit des neuen Parkplatzes.

In den Ausführungen über die Diskurse um den Bau der Siegplatte und ihre performative Aneignung durch die Bevölkerung wird insgesamt betrachtet ein auffälliger Konsens deutlich. Er verweist auf die nahezu einmütige Einschätzung der städtischen Interessengruppen dessen, was Siegen in der Aufschwung- und Konsolidierungszeit der 1960er Jahre sein sollte: Nach dem Wiederaufbau-Kraftakt der 1950er Jahre wieder ein Oberzentrum für die Region, eine „Handelsstadt“, wie es in den Selbstbeschreibungen hieß, wozu aber bei der Berglage der eigentlichen „Altstadt“ nun die „neue“ Unterstadt Richtung Bahnhof besser zu taugen schien. Die Stadt war vom Wunsch beseelt, Anteil am Aufschwung und der Moderne des Konsumzeitalters zu haben, gleichzeitig aber gefangen in einer Berg- und Tallage, mit zwei durch einen vom städtischen Wachstum bedrängten und dadurch problematisch gewordenen Fluss getrennten Geschäftszentren. Hier erschien die Siegplatte als einzigartige Lösung der Probleme, und dies einmütig sowohl aus Sicht der Stadtverwaltung, des Einzelhandels sowie der Stadtbevölkerung. Die Strahlkraft dieser positiven Bewertung der Siegplatte, insbesondere bei den Nutzer*innen war so hoch, dass selbst 40 Jahre später, als sich die Frage nach Sanierung oder Abriss stellte, ein Großteil der Bewohner*innen für einen Erhalt votierte.

Die Siegplatte reihte sich im Übrigen ein in diverse städtebauliche Maßnahmen, die Siegen den „Anschluss mit der Welt“⁴⁵ ermöglichten, wie die neue Autofahrt auf die im Entstehen begriffene Autobahn „Sauerlandlinie“, die A 45, oder ein weiteres Parkhaus in der Oberstadt.⁴⁶ Beide Maßnahmen bejubelte der Verwaltungsbericht der Stadt für die Jahre 1968/69 neben den Bau der Siegplatte. Es folgte außerdem – quasi im Anschluss an die Siegplatte – 1970 der Bau eines mehrstöckigen Kaufhauses über der Sieg, das mit seinem Terrassen-Café in der oberen Etage, wie die *Sieger Zeitung* formulierte, einen „Hauch von Kö“ verbreitete und endlich die „Baulücke“⁴⁷ schloss, wie der Bericht das letzte Stück nicht überbaute Sieg im direkten Innenstadtbereich betitelte.

⁴³ Vgl. Übertroffen, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, Nr. 210, 11.09.1969.

⁴⁴ Vgl. Nicht für Dauerparker. Jetzt 1500 Parkplätze in der „City“. Von Samstag an Parken über der Sieg gebührenpflichtig, in: *Sieger Zeitung*, 27.11.1968, Bl. 2, S. 1.

⁴⁵ Stadt Siegen, Verwaltungsbericht 1965–1968/69, S. 46, in: StA Si, Best. 762/Behörden-drucksachen, Nr. 779.

⁴⁶ Vgl. ebd., S. 42.

⁴⁷ Neues Kaufhaus über der Sieg und „Hauch von Kö“. Stahlspundwand „halbiert“ den Fluss – Terrassen-Café und Restaurant – Auf dem Weg zur Fußgängerzone Bahnhofstraße, in: *Sieger Zeitung*, 12.08.1970, Bl. 2, S. 1.

4. „Siegen zu neuen Ufern“? Neue Konzepte des Städtebaus und der Abriss der Siegplatte

Bereits 20 Jahre nach dem Bau der Siegplatte kamen in der Stadtverwaltung erste Zweifel daran auf, ob das in den späten 1960er und 1970er Jahren baulich geprägte Stadtbild noch den Anforderungen an eine Stadt „nach dem Boom“⁴⁸, also in der Konsolidierungszeit der Bundesrepublik ab Mitte der 1970er Jahre, entspreche. Das lässt jedenfalls die Tatsache vermuten, dass 1987 eine breit angelegte Stadtbildkampagne mit den Bürger*innen gestartet und eine Gesamtstadtbildanalyse in Auftrag gegeben wurde.⁴⁹ Diese bemängelte, dass die Natur und speziell die Flüsse in Siegen in der Vergangenheit mehr und mehr als „Nutzmittel zum ökonomischen Zweck“⁵⁰ missbraucht worden seien. Zur Steigerung „der Attraktivität, des Erlebniswertes, der Originalität, der Ortsbindung, der Identifikation und der Aussagekraft“ der Stadt sollten „die aus den verschiedensten Gründen punktuell oder linear mit Bauwerken oder Verkehrsflächen geschlossenen Fluß- und Bachläufe [...], soweit dies möglich ist, nach und nach wieder geöffnet werden.“⁵¹ Das Gutachten plädiert für einen „voll erlebbar[en]“⁵² Fluss als Identifikations- und Alleinstellungsmerkmal für Siegen.

Seit Beginn der 1990er Jahre griffen Studien- und Diplomarbeiten der Universität Siegen die Umgestaltung der Sieg bzw. den Rückbau der Siegplatte ebenso vermehrt auf,⁵³ wie die Kreisgruppe Siegen-Wittgenstein des Bundes für Umwelt- und Naturschutz, die im Jahr 2000 einen Künstler für die Ausstellung „Leben am Fluss – die neue grüne Mitte Siegens“ engagierte.⁵⁴ Die Entwürfe wie die Ausstellung schlugen mehrheitlich den Rückbau der Siegplatte, einen höheren Wasserstand, eine Flaniermeile mit Geschäften, Restaurants und Sitzterrassen vor.⁵⁵

Indes blieb es vorerst bei den Plänen, diesen Innenstadtbereich umzugestalten, sowohl aus Geldmangel als auch aus dem Umstand heraus, dass die Sieg-

⁴⁸ Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael, Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970, 3. Aufl., Göttingen 2012.

⁴⁹ Vgl. Paul Steinebach, Generalisierte Gesamtstadtbildanalyse Stadt Siegen – Teilbereich Haupt-Achsen und -Zentren – Gutachten in Zusammenarbeit mit dem Amt für Stadtentwicklung und Statistik und dem Presseamt der Stadt Siegen, Siegen 1988, in: StA Si, Best. 762/Behördendrucksaachen, Nr. 125.

⁵⁰ Ebd., S. 6.

⁵¹ Ebd., S. 10.

⁵² Ebd., S. 33.

⁵³ Vgl. Universitätsstadt Siegen (Hrsg.), Siegen – Zu neuen Ufern. Eine Dokumentation. 2009–2016, Siegen 2016, S. 17, in: StA Si, 762/Behördendrucksaachen, Nr. 1972.

⁵⁴ Vgl. Ausstellung von Dieter Magnus wird angekündigt. „Leben am Fluss – die neue grüne Mitte Siegens“, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, 12.10.2000.

⁵⁵ Vgl. ebd.

platte als Parkgelegenheit auch nach der Jahrtausendwende bei einem Großteil der Bevölkerung höchstes Ansehen genoss. Im Gegensatz zu der Situation beim Bau der Überkrragung gingen also nun die Meinungen in der Stadtverwaltung und Politik auf der einen und in der Stadtgesellschaft auf der anderen Seite bzw. auch innerhalb der Stadtgesellschaft auseinander.

Bewegung in die Planungen kam dann notgedrungen im Jahr 2008. Es hatte sich herausgestellt, dass das Bauwerk extrem renovierungsbedürftig war. Ein Teil der Überkrragung war sogar schon als Parkfläche gesperrt worden. Es hatte sich aber auch gezeigt, dass diese Renovierung womöglich teurer wäre als ein Abriss, der, verbunden mit einer städtebaulichen Aufwertung, aus Landesmitteln unterstützt werden könnte.⁵⁶ Den Sommer des Jahres verbrachte die Stadtgesellschaft mit Diskussionen, die von der Lokalpresse intensiv begleitet wurden. Die Argumente, die ausgetauscht wurden, drehten sich im Wesentlichen darum, ob Siegen nur mit der Siegplatte und deren Parkmöglichkeiten eine attraktive Handelsstadt bleiben,⁵⁷ oder ob im Gegenteil die Attraktivität durch Aufenthaltsqualität am Fluss gesteigert werden könnte, was wiederum dem Handel zugutekäme.⁵⁸ Die Gräben bei der Diskussion gingen quer durch die Bevölkerung: klare Interessengruppen waren – jenseits der Kaufmannschaft, die sich klar für den Erhalt aussprach – kaum auszumachen. Das zeigt, wie sehr die Idee des Flusses in der Stadt im wahrsten Sinne des Wortes verschüttet war – so brachten Leser*innen der *Siegener Zeitung* als Argument für die Siegplatte schlicht die Gewöhnung an deren Vorhandensein.⁵⁹ Neben diesen beiden Hauptpositionen ging es zudem darum, dass der Fluss immer noch als trennendes Element empfunden wurde und man den flachen, leeren Platz im Herzen der Stadt schätzte,⁶⁰ der mittlerweile mehr als eine Parkgelegenheit geworden war, und beispielsweise als Ort für den beliebten Weihnachtsmarkt zum städtischen Flair beitrug.

2010 ging schließlich nach der Zusage der Teilfinanzierung durch das Land NRW das Projekt als Teil des Förderprogramms Südwestfalen Regionale 2013 an

⁵⁶ Vgl. Sanierung wird teurer als der Abriss, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, Nr. 189, 15.08.2008.

⁵⁷ Vgl. etwa Bastian Föst, Streit um die Zukunft der Siegplatte, in: Westfälische Rundschau, Ausgabe Siegerland, 05.06.2007; Abriss der Siegplatte. Wehrlose wehren sich, in: Siegener Zeitung, 30.08.2008; Nicht alle Siegener wollen eine neue Sieg, in: Siegener Zeitung, 30.03.2010; Siegplatte: Abriss wäre übereilt, in: Siegener Zeitung, 12.11.2008; Siegplatte: Schandfleck oder wichtige Nutzfläche, in: Siegener Zeitung, 29.10.2008, S. 5.

⁵⁸ Vgl. Sanierung wird teurer als der Abriss; Siegplatte: Schandfleck oder wichtige Nutzfläche.

⁵⁹ Vgl. Siegplatte: Schandfleck oder wichtige Nutzfläche.

⁶⁰ Vgl. Es geht um den Anschluss, in: Siegener Zeitung, 22.02.2010, S. 3; Promenade mit Aktionsfläche, in: Siegener Zeitung, 02.12.2008, S. 5; Bleibt die Siegplatte?, in: Siegener Zeitung, 29.10.2008, S. 5; Siegplatte: Abriss wäre übereilt, in: Siegener Zeitung, 12.11.2008.

den Start. Sein Titel: „Siegen zu neuen Ufern“. Neben dem Abriss der Flussüberkragung umfasste die Förderung ein ganzes Bündel von Maßnahmen, um die Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich zu erhöhen, unter anderem den Bau einer Stufenanlage entlang der einen Hälfte des Flussufers, die zum Verweilen einladen sollte, außerdem das Anlegen von Terrassen für gastronomische Zwecke sowie Änderungen an der Wegeführung, die die Fußgänger gegenüber dem Auto priorisieren sollten.⁶¹ Der Entwurf für den Umbau ging entgegen der Diskussionen um den bestmöglichen Erhalt der Handelsstadt sogar so weit, durch die Öffnung und Umgestaltung der Sieg dem Stadtzentrum Qualität als Wohnstandort zurückgeben zu wollen. Hier zeigt sich am deutlichsten die Kehrtwende, die mit Blick auf den Charakter von Innenstädten in den Jahren seit dem Bau der Siegplatte vollzogen worden war.⁶²

Aus den zuvor breit geführten Diskussionen, aber auch schlicht mit Blick auf die so zentral gelegenen enormen, und auf mehrere Jahre ausgelegten Bauarbeiten hatte die Stadtverwaltung die Einsicht gewonnen, dass ein intensives „Baustellenmarketing“ unerlässlich wäre. Der in der Stadtgesellschaft umstrittene Umbau der Sieg wurde fortlaufend als Ereignis inszeniert. Dazu gehörten eine „Baustellenzeitung“, die in fünf Sonderveröffentlichungen in einer Auflagenhöhe von je 10.000 Stück erschien, „Baustellen-Maskottchen“, Playmobil-Figuren in Bauarbeiter-Aufmachung, sowie regelmäßige Baustellenführungen, u. a. durch den Stadtbaurat und Oberbürgermeister. Der „Abschied“ von der grauen Flussüberkragung wurde als bunte Kunstaktion zelebriert, bei der 600 Schüler*innen die Siegplatte bemalten, bevor diese von den Abrissbaggern zerlegt wurde (Abb. 3).⁶³

⁶¹ Stadt Siegen, Siegen – Zu neuen Ufern. Freilegung der Sieg und städtebauliche Neuordnung. Begrenzter freiraumplanerischer Wettbewerb. Dokumentation, o. O. [Siegen] o. J. [2010], in: Universität Münster, Universitäts- und Landesbibliothek Münster, Rubrik Westfalia electronica, URN:nbn:de:hbz:6:2-11173.

⁶² Vgl. Klare Raumkomposition, in: Siegener Zeitung, 09.03.2010.

⁶³ Jüngst wurde ein Stück der bemalten Siegplatte in die Sammlung des Hauses der Geschichte NRW aufgenommen als Verweis auf die Themen „Verkehr, Infrastruktur aber auch Klimaschutz und Strukturwandel“, so das Präsidiumsmitglied des Hauses Theo Grütter. Ein Stück Siegplatte für das Haus der Geschichte NRW – MuseumMobil in Siegen eröffnet, 04.06.2024, in: Stiftung Haus der Geschichte Nordrhein-Westfalen, Haus der Geschichte Nordrhein-Westfalen, Rubrik Presse, <https://www.hdg NRW.de/presse/presse/detail/museummobil-in-siegen-eroeffnet> [23.09.2025].



Abb. 3: Aktion „Platte:Kunst“, 2012, in: *Stadt Siegen (Hrsg.), Siegen – zu neuen Ufern. Eine Dokumentation. 2009-2016, Siegen 2016, S. 42. Stadtarchiv Siegen, Best. 762/Behördendrucksaachen, Nr. 1975.*

Trotz dieser Inszenierungsbemühungen seitens der Politik und der Verwaltung blieben insbesondere die älteren Siegener, die den Bau der Platte euphorisch begleitet hatten, ihrem Abriss und der Auswirkung auf die gelebte Stadt gegenüber skeptisch, wie in Interviews im Rahmen der Baustellenführungen deutlich wurde: „Da sind ja alle dran, da sind die Wasserbauer dran, da die Städteplaner dran, da sind die Grünflächenfritzen zugange, das ist ja so ein Konglomerat von vielerlei Fachdisziplinen, mal gucken was am Ende dabei rauskommt. Ich hoffe, ich hoffe, das wird was, dass sich das gelohnt hat.“⁶⁴

⁶⁴ Zeitzeugeninterview mit K. W. K., durchgeführt im Rahmen des Projektseminars „Bau und Abriss der Sieplatte in der Wahrnehmung von Zeitzeugen“ unter der Leitung von Daniela Mysliwicz-Fleiß im Sommersemester 2013, 02.07.2013.

5. Fazit



Abb. 4: Das Ergebnis der Entwurfsumsetzung zum Siegumbau im Jahr 2025. Foto: Daniela Mysliwietz-Fleiß.

Endgültig zu ihrem Ende kamen die Bauarbeiten rund um die Offenlegung der Sieg im Herzen der Stadt mit der Fertigstellung einer kleinen Parkanlage, die an die Treppenstufen des Siegufers anschließt, im Jahr 2025 (vgl. Abb. 4). Insbesondere von jüngeren Bewohner*innen wird das neu gestaltete Flussufer heute als städtebaulich offenes Nutzungskonzept als zentrales Merkmal für die Lebensqualität der Stadt angesehen. Statt als trennendes Element wirkt der Fluss mit seinen belebten Ufern als entscheidender Beitrag zur Urbanität.⁶⁵

Der Weg des Umgangs mit dem zentralen Flusslauf, den die Stadt Siegen – die Politik, die Verwaltung, die Stadtplanung und auch die Stadtbevölkerung – nach den Jahren des Wiederaufbaus und der Folgezeit bis über die Jahrtausend-

⁶⁵ Vgl. die aktuelle Homepage zum Projekt: Stadt Siegen, Siegen – Zu neuen Ufern. Eine Stadt erfindet sich neu, <https://universitaetsstadt-siegen.pageflow.io/siegenezuneuern> [23.09.2025].

wende einschlug, steht für ein *Doing City*, das einerseits die Euphorie der „Moderne“ nach dem Wirtschaftswunder und andererseits die Grenzen des Wachstums und des Konsums, die seit der Zeit „nach dem Boom“ und erneut seit den 2010er Jahren bestimmen, im gebauten Raum, in seiner performativen Nutzung und den Diskursen darüber spiegelt. Auffällig erscheint in dieser Mikrostudie die nahezu bedingungslose Annahme des Baus der Siegelplatte, die bundesweiten Diskursen und Planungen für eine „autogerechte Stadt“ entsprachen,⁶⁶ während über den Abriss unterschiedliche Ansichten kursierten. Der mit dem Bau der Flussüberkrugung anvisierte Charakter von Stadt entsprach dem Bild der Stadtgesellschaft von einer modernen Handelsstadt, während sich die Sieger*innen, insbesondere aus der älteren Generation, nicht als Flaneure an einer städtischen Flusslandschaft begriffen.⁶⁷ Hier zeigt sich, dass Urbanität von verschiedenen Akteur*innen in jeweils anderen Zeitabschnitten unterschied-

⁶⁶ Vgl. z. B. den Blick auf Osnabrück, eine in ihren urbanen Maßen und Formen im Stadtkern mittelalterliche Stadt mit industriegesellschaftlichen Erweiterungen des 19. und 20. Jahrhunderts, die sich „in ein Autotechnotop veränderte und das Auto in ihr Selbstbild aufnahm.“ Rolf-Ulrich Kunze, *Das autogerechte Osnabrück der späten 1950er und frühen 1960er Jahre. Selbstbild einer alten Stadt als Autotechnotop*, in: Rolf-Ulrich Kunze, *Mit der Technik auf du. Technik als soziale Konstruktion und kulturelle Repräsentation, 1930–1970*, Karlsruhe 2012, S. 133–152.

⁶⁷ Die Frage, warum diese zum Teil ablehnende Haltung gegenüber der geöffneten Flusslandschaft in der Siegener Bevölkerung existierte, bedarf noch weitergehender, vergleichender Untersuchungen, etwa mit Potsdam oder Leipzig, zwei Städten, die ebenfalls nach der Jahrtausendwende Gewässer, die in den 1960er Jahren verrohrt oder zugeschüttet worden waren, wieder in das Stadtbild integrierten. Vgl. Klaus-Peter Lehmann, *Die Pleiße-Öffnung, Leipzig*, in: Uli Hellweg (Hrsg.), *Wasser in der Stadt - Perspektiven einer neuen Urbanität*, Berlin 2000, S. 202–203; Tobias Reichelt, *Landeshauptstadt. Es fließt wieder im Stadtkanal. Die ersten 130 Meter der Potsdamer Wasserstraße sind mit Havelwasser geflutet*, 23.07.2011, in: Verlag Der Tagesspiegel GmbH: *Der Tagesspiegel*, Rubrik Landeshauptstadt, <https://www.tagesspiegel.de/potsdam/landeshauptstadt/es-fliesst-wieder-im-stadtkanal-7460725.html> [23.09.2025]. Vgl. für eine internationale Dimension auch die Beiträge in Martin Knöll/Uwe Lübken/Dieter Schott (Hrsg.), *Rivers Lost, Rivers Regained. Rethinking City – River Relations*, Pittsburgh, Pa., 2017, wobei hier vorrangig Großstädte und Metropolen in den Blick genommen werden. Insgesamt lässt sich seit den 2000er Jahren der Trend in Städten beobachten, den Wert von Freiflächen als Orte qualitativ hochwertiger Aufenthaltsqualität, und von Flussufern im Speziellen anzuerkennen. Vgl. zum wissenschaftlichen Diskurs darüber in der Architektur Martin Prominski, Antje Stokman u. a., *Fluss. Raum. Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer*, Basel 2012, S. 8. Einen ersten Ansatzpunkt zur Begründung der Skepsis eines Teils der Siegener Stadtgesellschaft könnte die pietistische Prägung der siegelländer Mentalität bieten, die eher zurückhaltend gegenüber einer auf Müßiggang ausgerichteten Freizeitkultur eingestellt ist. Vgl. hierzu Armin Flender/Dieter Pfau/Sebastian Schmidt, *Regionale Identität zwischen Konstruktion und Wirklichkeit. Eine historisch-empirische Untersuchung am Beispiel des Siegerlandes, Baden-Baden 2001*.

lich definiert wurde – einerseits durch Parkraum, der für die Selbst- und Fremdwahrnehmung als Handelsstadt wichtig erscheint, und andererseits durch eine offen durch die Stadt verlaufende Flusslandschaft, die für Aufenthaltsqualität jenseits einer reinen Konsumorientierung steht.

Daniela Mysliwietz-Fleiß, Dr. phil., ist Postdoc am Lehrstuhl für Neuere und Neuere Geschichte der Universität Siegen. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind Stadt- und Regionalgeschichte, Tourismusgeschichte und die Geschichte des deutschen Bürgertums. Publikation (Auswahl): Die Fabrik als touristische Attraktion. Entdeckung eines neuen Erlebnisraums im Übergang zur Moderne, Köln/Wien/Weimar 2020.

daniela.fleiss@web.de