



Ein Haus für jedes Auto

An 227 Orten stehen in Leipzig Pachtgaragen aus DDR-Zeiten. Sollen sie bleiben? Bei dem Streit geht es auch um die Frage, wie eine moderne Stadt aussieht – ohne Ladekabel-Fitz am Straßenrand.

Von Denise Peikert (Text),
André Kempner, Wolfgang Sens,
Leon Joshua Dreischulte (Fotos)

Norbert Bänisch startet den Motor seines Autos, er will den Garagenhof zeigen. Schon nach wenigen Metern stoppt er und deutet auf Garage Nummer 1. Nichts Besonderes eigentlich, drei mal sechs Meter wie alle anderen Garagen hier, weiße Mauern, braunes Holztor, oben drauf Dachpappe. Bänisch sagt: „Das ist die Garage von Sigmund Jähn.“ Jähn, der erste Deutsche im Weltraum, der Volksheld der DDR. Man habe, sagt Bänisch, Jähn die Garage geschenkt, mit Urkunde, Festakt, pipapo. Dieter Stelzer, der mit auf Rundfahrt ist, war damals dabei. Vor rund 40 Jahren hat er seine Garage dem Gelände hier mit der Spitzhacke abgerungen. „Das mit Jähn war die Sicherheit, ein politischer Trick, dass wir niemals gekündigt werden können durch eine DDR-Behörde“, sagt Stelzer.

Heute, die DDR ist seit 32 Jahren tot und Sigmund Jähn seit beinahe drei, sind die fast 800 Garagen im Nordosten des Leipziger Stadtteils Mockau stärker bedroht denn je. Denn so massiv sie hier draußen gebaut sind, so wackelig ist ihre rechtliche Konstruktion. Der Boden, auf dem sie stehen, gehört der Stadt Leipzig, nur die Garagen selbst besitzen die Pächter. Jederzeit also kann die Stadt Leipzig die Grundstücke für sich beanspruchen und darauf bauen, was sie nötiger zu brauchen meint: Schulen, Wohnungen, Kitas.

Mehr als 11 000 Pachtgaragen aus DDR-Zeiten gibt es in Leipzig. Schon verschwinden mussten sie in Sellerhausen für eine Schule und in Schleußig für eine Kita. Bald ver-

schwinden müssen sie in Stötteritz für eine Turnhalle, eine Petition dagegen ist kürzlich gescheitert. Und über die Garagen in Mockau, dort, wo Sigmund Jähn einst Faustpfand war, sagt die Stadt: Bis 2029 brauchen wir das Grundstück nicht. Danach sehen wir weiter. Aber wo, fragt Norbert Bänisch, sollen dann die ganzen Autos stehen?

In dem Konflikt geht es um Trabis und Simson-Mopeds, um ein Stück DDR-Kultur. Es geht aber auch um mehr, um die Frage, wie eine moderne Stadt aussehen soll. Braucht wirklich jedes Auto ein eigenes Häuschen? Sind, andererseits, solche Parkflächen nicht genau richtig für eine elektromobile Zukunft, in der sich die Ladekabel nicht an den Straßenrändern verknäulen?

Solarzellen auf Dachflächen der DDR-Garagen

Norbert Bänisch, Vorsitzender der Garagengemeinschaft Mockau-Ost und bis zur Rente Manager in der Energiebranche, will seinen Garagenhof in die Zukunft führen. Im Vereinsbüro zeigt er eine Powerpoint-Präsentation, elf Seiten lang, überschrieben mit: „Leipziger Garagengemeinschaft zur Förderung des Klimaschutzes“. Anderthalb Hektar groß ist demnach die Dachfläche der Garagen in Mockau. Darauf, so die Idee, könnten Solarpanels gebaut werden, die Stromtankstellen beliefern. Bänisch hat einen privaten Investor gefunden, das Konzept der Stadt vorgestellt. „Aber wir brauchen eine Bestandsgarantie“, sagt Bänisch. Erst, wenn eine solche Solaranlage 20, 25 Jahre lang laufen könne, lohne sie sich.

Das Problem ist: Dass es die Garagen in Mockau oder anderswo in Leipzig so lange noch gibt, garantiert die Stadt nicht. „Fortdauernd“,



Die Garagen-Besitzer könnten auch damit leben, wenn man ihnen klar sagte: In zehn Jahren müsst ihr weg.

Norbert Bänisch,
in Leipzig Vorsitzender der
Garagengemeinschaft Mockau-Ost

so formuliert es das Baudezernat, müsse die Möglichkeit bestehen zu prüfen, ob man die Flächen nicht für „stadtentwicklungsrelevante Maßnahmen“ brauche, insbesondere solche der Daseinsvorsorge. Schulen sind, das heißt das im Klartext, im Zweifel immer wichtiger als Parken. Und ja, auch in der Verwaltung fin-

det man es auf Nachfrage gut, wenn die Menschen in Leipzig selbst aktiv werden, sich überlegen, was sie für den Klimaschutz tun können. Aber, auch so heißt es zweifelnd aus dem Baudezernat: Hilft es unter dem Strich dem Klima, wenn man jetzt den Erhalt der Garagen per Solaranlage sichert – damit aber zugleich den „verbrennendmotorisierten Individualverkehr“ fördert?

Alexander Skovajsa kennt das Argument: Wer Garagen baut, kriegt die Benzin- und Diesel nie aus der Stadt. „Aber auch Elektroautos sind Autos, und auch die müssen irgendwo stehen“, sagt Skovajsa. Er ist Marketingleiter bei Future Construct, einem Unternehmen aus Oberbayern, das Garagenhöfe neu baut und sie als Anlageobjekt bewirbt. Der Firma gehört ein Parkhaus im Leipziger Stadtteil Grünau, in Erfurt ein Komplex mit mehr als 100 Garagen und Solarzellen, aktuell plant Future Construct einen Garagenhof in Riesa. Immer, sagt Skovajsa, seien die Garagen seiner Firma ratzfatz vermietet. Nicht nur, glaubt er, weil die Deutschen nun mal ihr Auto lieben, sondern es sei auch so: „Noch gibt es genug Lademöglichkeiten für Elektroautos an den Straßenrändern.“ Das werde aber in wenigen Jahren schon anders sein. Ladekabel, die dann vermehrt über Fahrrad- und Fußwege gezogen werden müssten, hält er für ein Sicherheitsrisiko.

Verschwinden also im Zweifel jetzt alte Garagenhöfe, um sie dann in einigen Jahren neu zu bauen?

Zurück nach Leipzig, nach Mockau. Norbert Bänischs Wagen rollt durch das Tor der Garagengemeinschaft, die Rundfahrt geht weiter im nahen Neubaugebiet. Bänisch will zeigen, dass die Straßen hier zu eng seien, es nicht genug Parkplätze ge-

be. Hier, sagt er dann, war früher die Poliklinik, hier die Kaufhalle und am Rande, die Fahrt endet wo sie begann, war und ist der Garagenhof. Alles eben, wie man es sich so gedacht hatte für einen sozialistischen Stadtteil. „Die Stadtverwaltung vergisst, dass man in der DDR auch geplant hat“, sagt Bänisch. Wenn man ihn so hört, dann klingt es, als stünden nicht nur die Garagen in Frage, sondern ein ganzes Wohn- und Lebenskonzept der DDR. Aber passt das heute noch?

Keine Bestandsgarantie für Leipziger Garagen

Johannes Ringel ist Professor für Stadtentwicklung an der Universität Leipzig. „Man muss aus der DDR-Stadtgeschichte eine ganze Menge mehr erhalten, als man das in der Vergangenheit gemacht hat“, sagt er – schon, damit sich die Menschen weiter mit ihrer Stadt identifizieren. Ringel geht es aber auch um Denkmalschutz. „Natürlich ist nicht jeder Garagenhof ein Denkmal“, sagt er. Aber wenn es der letzte Hof in einem Quartier sei, müsse man darüber nachdenken, ob man ihn als einmaliges Zeugnis einer abgeschlossenen Epoche erhalte. Nicht als Museum, sondern eingebettet in das, was eine moderne Stadt brauche. „Der Sinn des Denkmalschutzes ist immer die Nutzung des Denkmals in der Zukunft“, sagt Ringel. Solarzellen und Elektroladestationen würden diesem Gedanken entsprechen.

Auch Norbert Bänisch versteht, dass man nicht alle alten Garagenhöfe erhalten kann. Gerade dort, sagt er, wo sie eben nicht Teil einer Stadtplanung gewesen seien, wo man sie nach dem Krieg auf Baulücken gesetzt habe, auf denen zuvor Wohnhäuser gestanden hätten. Anders als bei ihm in Mockau sind viele DDR-

Normgaragen schon heute ohnehin zu klein für moderne Autos. „Die Garagen-Besitzer könnten auch damit leben, wenn man ihnen klar sagte: In zehn Jahren müsst ihr weg.“ Was fehle, sei ein Konzept für jeden der 227 Garagenhöfe in Leipzig.

So ein Konzept, sicherte die Stadt Leipzig Anfang Februar zu, werde es geben. Allerdings sei schon jetzt klar, dass es für keinen Standort eine „kategorische Bestandssicherheit“ geben kann. Was also soll drin stehen im Garagenkonzept? Und wenn etwas drin steht, wenn Pächter bald sicher wüssten, ob ihre Garagen langfristig bleiben können oder bald verschwinden müssen – wäre dann Frieden?

Um diese Frage zu beantworten, kann man nach Chemnitz blicken. Dort haben sie es bereits, ein Konzept für alle ihre Flächen mit DDR-Garagen. Das Ergebnis: Mehr als die Hälfte muss perspektivisch weg. Als die „Freie Presse“ im Sommer 2017 darüber berichtete, kamen wütende Leserbriefe. Eine „bodenlose Unverschämtheit“ sei das, der Vorschlag erinnere an „das Raubrittertum im frühen Mittelalter.“

Dieter Stelzers Garagen in Leipzig-Mockau sind nur ein paar Meter von der entfernt, die sie einst Sigmund Jähn vermacht hatten. In einer parkt der 78 Jahre alte Mann seinen Trabi, in der anderen seinen Citroën Xsara. Er hat schmale Regale montiert, in denen er lagert, was man mal so brauchen könnte, es steht in sauberer Schrift auf den Kartons: Auspuffschellen und Windgläser, Bremsbacken und Bremszylinder. Jetzt zeigt er von innen auf das Dach, das seiner Meinung nach eine Solaranlage tragen sollte – und locker könnte. Mit den Betonplatten seien einst auch Wände gebaut worden. „Diese Garagen sind für die Ewigkeit gemacht.“



„Diese Garagen sind für die Ewigkeit gemacht“: Dieter Stelzer hat in seiner Platz für den Trabant, die Schwalbe und die eigene kleine Hobbywerkstatt.



Die Garagengemeinschaft Mockau-Ost: Die Garage Nummer 1 wurde einst Sigmund Jähn geschenkt. Ein Trick, sagen sie, um nie gekündigt zu werden.



Gisela Fripon pachtet ihre Garage schon seit dem Jahr 1977, sie wünscht sich ein neues gebrauchtes Auto, doch mit der Garage ist sie stets zufrieden.